

Globalbegrensningsregler - på dypt vann?
En analyse og vurdering av reglene på bakgrunn av
norsk og amerikansk rett

Kandidatnummer: 572

Leveringsfrist: 25.11.2008

Til sammen 17 860 ord

24.11.2008

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Avhandlingens tema	1
1.2	Rettskilder	2
1.2.1	Globalbegrensningskonvensjonen av 1976	2
1.2.2	Norske globalbegrensningsregler	3
1.2.3	Amerikanske globalbegrensningsregler	4
1.3	Oversikt over sjørettens begrensningsregler	5
<u>2</u>	<u>GLOBALBEGRENSNING I NORSK OG AMERIKANSK RETT</u>	<u>8</u>
2.1	Innledning	8
2.2	De begrensningsberettigede	8
2.2.1	Rederen og skipets eier	9
2.2.2	Befrakteren	10
2.2.3	Disponenten	10
2.2.4	Bergeren	11
2.2.5	Noen som rederen eller andre nevnt i første ledd svarer for	11
2.2.6	Forsikringsgiveren	12
2.2.7	Avsluttende bemerkninger	13
2.3	Begrensningsfeltet	13
2.3.1	Innledning	13
2.3.2	Det nærmere innhold i bestemmelsene	14
2.3.3	Personal contract doctrine	18
2.3.4	Avsluttende bemerkninger	19
2.4	Tap av retten til ansvarsbegrensning	19
2.4.1	Innledning	19
2.4.2	Egenfeil	20

2.4.3	Identifikasjonsspørsmålet	27
2.5	Begrensningsmåten	31
2.5.1	Innledning	31
2.5.2	Generelt om fastsettelsen av begrensningsbeløpene	32
2.5.3	Nærmere om personskadekravene	34
2.5.4	Avgrensningen av det enkelte begrensningstilfelle	35
2.5.5	Begrensningsfondet	37
3	<u>RETTSPOLITISKE VURDERINGER</u>	39
3.1	Innledning	39
3.2	Globalbegrensningsreglenes hovedbegrunnelser og vurderinger av disse	39
3.2.1	Manglende kommunikasjons- og kontrollmuligheter	40
3.2.2	Risikofylt transportgruppe	40
3.2.3	Sikre investering og styrke konkurransekraften	41
3.2.4	Rettferdighetshensyn	42
3.2.5	Effektivt system for ansvarsdeling	42
3.2.6	Forsikringshensynet	43
3.2.7	Avsluttende bemerkninger	46
3.3	En radikal løsning: ubegrenset globalansvar	47
3.3.1	Innledning	47
3.3.2	Hensynet til prevensjon	47
3.3.3	Hensynet til likhet	48
3.3.4	Hensynet til skadelidte	49
3.3.5	Rettsøkonomiske hensyn	49
3.3.6	Hensynet til harmonisering	50
3.3.7	Reglenes praktiske betydning	50
3.3.8	Andre tilgjengelige begrensningsmåter	52
3.3.9	Realistisk forslag?	57
3.3.10	Oppsummering	58
3.4	Mellomløsninger: mulige endringer av dagens system	58
3.4.1	Finner vi bedre løsninger i amerikansk rett?	58
3.4.2	Andre eventuelle endringsforslag	60

3.5	Konklusjon	66
<u>4</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>67</u>
4.1	Lovgivning	67
4.2	Forarbeider	69
4.3	Konvensjoner og traktater	70
4.4	Rettspraksis	72
4.5	Forslag til EU direktiver	74
4.6	Juridisk litteratur	74
4.7	Websider	76
4.8	Statistiske undersøkelser	76
4.9	Personlig meddelelse	76
<u>5</u>	<u>LISTE OVER FORKORTELSER</u>	<u>A</u>

1 Innledning

1.1 Avhandlingens tema

Hovedproblemstillingen for denne avhandlingen er å se på hvorvidt en skipsreder i dagens samfunn har behov for beskyttelse gjennom globalbegrensningsregler. Bakgrunnen for at problemstillingen dukker opp er at det har skjedd en betraktelig utvikling innen sjøfarten i tiden etter de første globalbegrensningskonvensjonene. Det kan stilles spørsmål om man har tatt tilstrekkelig hensyn til de endrede forhold ved innføringen av dagens regler.¹ Endringene som følge av utviklingen gir foranledning til å vurdere de opprinnelige begrunnelsene bak reglene og se hvorvidt disse har tilstrekkelig tyngde i dag.

Det er også interessant at skipsfarten på dette området skiller seg fra de øvrige transportgrener. Rederen nyter gjennom globalbegrensningssystemet godt av et ekstra sett med begrensningsregler i forhold til transportørene i luft- og veitrafikken. Det er grunn til å se nærmere på om en slik særbehandling av rederen fortsatt er velbegrunnet i vår tid.

Videre er det bemerkelsesverdig at rederens beskyttelse skjer på bekostning av skadelidte. Man har altså valgt å legge mer vekt på rederinteressene enn det erstatningsrettslige utgangspunkt om at skadelidte skal få dekket økonomisk tap fullt ut.² Også denne konsekvensen av reglene må vurderes ut i fra dagens situasjon.

Før jeg går nærmere inn på en vurdering av disse aspektene har jeg valgt å foreta en komparativ studie av de norske og amerikanske globalbegrensningsreglene. De amerikanske reglene er særlig interessante ettersom disse har utviklet seg i en egen bane

¹ Berettigelsen av rederens ansvarsbegrensning ble ikke en gang vurdert ved arbeidet forut for dagens globalbegrensningskonvensjon av 1976. Se Wetterstein (1980) s. 240

² Lødrup (2005) s. 79

utenfor globalbegrensningskonvensjonene. Av denne grunn ser vi store forskjeller mellom amerikanske regler, og de som råder i Norden og store deler av Europa. Inntil innføringen av de amerikanske globalbegrensningsreglene i 1851 var utgangspunktet et personlig og ubegrenset ansvar for rederen.³ Da amerikanerne valgte å innføre globalbegrensningsregler skyldtes dette trolig påvirkning fra de ledende sjøfartsnasjonene i Europa. Med mer lignende regelsett ønsket man å stille de amerikanske skipsrederne på linje med deres konkurrenter i kontinental-Europa.⁴ Det er imidlertid interessant å se at reglene i henholdsvis konvensjonslandene og USA har tatt såpass forskjellige vendinger på enkelte punkter.

Jeg vil også trekke inn de amerikanske reglene i vurderingsdelen mot slutten av avhandlingen. I denne delen skal jeg se nærmere på hovedproblemstillingen, og foreta en vurdering av begrunnelsene bak globalbegrensningsreglene. Til slutt vil jeg se på om det kan tenkes mulige endringer av reglene.

1.2 Rettskilder

1.2.1 Globalbegrensningskonvensjonen av 1976

Norge har ratifisert Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav av 1976⁵ (heretter begrensningskonvensjonen), og dens endringsprotokoll vedtatt i 1996. Begge disse kom i stand i regi av FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO).⁶

1976-konvensjonen er den tredje i rekken av internasjonale begrensningskonvensjoner. De første skritt i retning av å utarbeide uniforme regler på området ble tatt ved innføringen av Brussel-konvensjonene av henholdsvis 1924 og 1957. Dagens begrensningskonvensjon

³ Wetterstein (1980) s. 27

⁴ Wetterstein (1980) s. 29

⁵ Gjennomført ved lov 27. mai 1983 nr 30, Ot. prp.nr.32 (1982-1983). Omtalt som London-konvensjonen i sjøloven

⁶ International Maritime Organization (www.imo.org)

skiller seg fra de forutgående først og fremst ved at begrensningsbeløpene er hevet.⁷ Videre har kretsen av de begrensningsberettigede blitt utvidet, og begrensningsfeltet innsnevret. Dagens regler innebærer også at det skal mer til før rederen mister sin rett til ansvarsbegrensning. Videre klarlegges forholdet til øvrige internasjonale konvensjoner.⁸

Ettersom de norske globalbegrensningsreglene bygger på begrensningskonvensjonen av 1976 og etterfølgende protokoll, vil disse være relevante rettskilder for temaet. Ved tolkningen av internasjonale konvensjoner må man i norsk rett forholde seg til det dualistiske prinsipp.⁹ Dette prinsippet innebærer at inkorporerte konvensjoner skal tolkes i samsvar med nasjonal rett, slik at denne går foran ved eventuell motstrid. Folkeretten vil belyse tolkningsspørsmålene der norsk rett ikke gir tilstrekkelig klare holdepunkter.¹⁰ Angående tolkningen av begrensningskonvensjonen viser jeg til Wien-konvensjonen artikkel 31 (1), som gir visse generelle retningslinjer for traktattolkning.¹¹

Forarbeidene til 1976-konvensjonen er også relevante for tolkningen.¹² Ettersom begrensningskonvensjonen har som siktemål å skape uniforme regler på området, er det videre relevant å se hen til hvordan de øvrige konvensjonslandene har tolket reglene. Særlig de engelske reglene er interessante ettersom det her foreligger en del rettspraksis.

1.2.2 Norske globalbegrensningsregler

De norske globalbegrensningsreglene er lovfestet i sjøloven av 24. juni 1994 nr. 39 (heretter sjøl.) kapittel 9. Bestemmelsene i sjølovens kapittel 9 gjennomfører

⁷ Begrensningsmåten er også annerledes enn etter 1924-konvensjonen, da denne innebar et såkalt "opsjonssystem", se nærmere Brækhus/Rein (1993) s. 522 og Klæstad (1920) s. 30-31. Dagens begrensningskonvensjon følger imidlertid tonnasje-systemet, se nærmere punkt 2.5.2

⁸ Som for eksempel olje- og atomansvarskonvensjonene. Se konvensjonens art. 3

⁹ Ruud og Ulfstein (2006) s. 50

¹⁰ Ruud og Ulfstein (2006) s. 54

¹¹ Konvensjon av 23. mai 1969

¹² The travaux préparatoires of the LLMC Convention 1976 and of the Protocol 1996

globalbegrensningskonvensjonen og endringsprotokollen av 1996. Det er først og fremst globalbegrensningsreglene slik de kommer til uttrykk i sjøloven som i denne avhandling er gjenstand for sammenligning med amerikansk rett.

Av forarbeider til sjøloven er særlig NOU 1980:55 og Ot. prp. nr. 90 (1998-99) interessante hva gjelder globalbegrensningsreglene. Førstnevnte tar for seg endringer som fulgte av Norges ratifisering av begrensningskonvensjonen, og sistnevnte gjelder 1996-protokollens endringer. Protokollen innførte høyere ansvarsbegrensningsbeløp for å tilpasse reglene til inflasjonen som hadde foregått i tiden etter 1976-konvensjonen trådte i kraft.¹³ Den innførte også prosedyrer som gjør det enklere å oppdatere ansvarsbeløpene.¹⁴

De nordiske landene har drevet et bredt lovsamarbeid på sjørettens område, og rettskilder fra disse landene vil også være relevante. Det har lenge vært en målsetning at sjølovene i de nordiske landene skal være i overensstemmelse med hverandre. Jeg kommer følgelig til å se på rettspraksis og juridisk litteratur fra hele Norden.¹⁵ Den fellesnordiske domssamlingen Nordiske Domme i sjøfartsanliggende er en sentral kilde. Det er imidlertid lite rettspraksis på dette området. I den grad det finnes Høyesterettsavgjørelser av betydning for globalbegrensningsreglene, vil jeg først og fremst vise til disse.

1.2.3 Amerikanske globalbegrensningsregler

I amerikansk rett finner vi globalbegrensningsreglene i Limitation of Liability Act, 46 US Code §§ 181-189. Denne loven ble innført på føderalt plan den 3. mars 1851.¹⁶ Reglene har etter dette blitt endret en rekke ganger, hvorav særlig endringene i 1935 og 1936 er

¹³ Se oversikten i Ot.prp. nr. 90 (1998-99) s. 64

¹⁴ Wetterstein mener imidlertid at disse reglene ikke har fungert godt nok, se s. 314 (2004). Også fra EU har det kommet kritiske bemerkninger til disse reglene, se videre under punkt 3.3.9

¹⁵ Hva gjelder forarbeider har jeg imidlertid begrenset meg til å se på de norske

¹⁶ 9 Stat. 635 (1851)

sentrale.¹⁷ USA har aldri underskrevet noen internasjonal konvensjon om globalbegrensning av rederansvar. Amerikanerne har således utviklet begrensningsreglene sine i tråd med egne rettsprinsipper og tradisjoner. For å belyse innholdet i disse reglene er det kun relevant å se på amerikanske rettskilder.

Det amerikanske rettssystem skiller seg vesentlig fra rettssystemene i Norden og kontinental-Europa.¹⁸ I dette rettssystemet sondres det mellom statlig og føderalt plan både hva gjelder lovgivning og domstoler. Limitation of Liability Act er som føderal lov i utgangspunktet underlagt de føderale domstolars jurisdiksjon.¹⁹ Jeg har følgelig begrenset meg til å se på avgjørelser fra de føderale domstoler.

1.3 Oversikt over sjørettens begrensningsregler

På sjørettens område møter vi begrensningsregler på flere plan.

De alminnelige erstatningsrettslige reglene i skadeserstatningsloven (skl.)²⁰ og ulovfestet rett på området, supplerer de spesielle erstatningsreglene i sjøloven. Utgangspunktet i den alminnelige erstatningsrett er at skadelidte skal få full dekning for sitt økonomiske tap.²¹ Flere generelle erstatningsregler fraviker imidlertid dette utgangspunktet.²²

Særlig lempningsregelen i skl. § 5-2 er interessant. Ifølge sjøl. § 182 annet ledd er begrensningsreglene ikke til hinder for at ellers gjeldende lempningsregler kommer til

¹⁷ Se nærmere under punkt 2.5.3 (loss of life amendments)

¹⁸ For en god innføring i det amerikanske rettssystem, se www.usa.gov/Citizen/Topics/PublicSafety/Courts.shtml

¹⁹ Se U.S.C. 28 § 1333(1) (den såkalte "saving to suitors clause"). Statlige domstoler er imidlertid gitt kompetanse til å avgjøre visse sjørettslige spørsmål, se nærmere Mangone (1997) s. 37 flg.

²⁰ Lov av 13. juni 1969 nr. 26

²¹ Lødrup (2005) s. 34 og 79 og Rt. 1993 s. 1524

²² For eksempel lempning, adekvans og utmålingsregler

anvendelse. Som jeg kommer tilbake til i vurderingsdelen er imidlertid skl. § 5-2 trolig lite praktisk ved siden av dagens globalbegrensning.²³

I tillegg har vi begrensningsreglene i sjøloven.²⁴ Disse begrensningsreglene følger et tosporet system. Passasjerskadekravene er først individuelt begrenset til 400.000 SDR per passasjer, se sjøl. § 422. Deretter begrenses det samlede ansvar for skade på passasjerer etter globalbegrensningen i § 175 nr. 1. Ansvar knyttet til skade på gods følger det samme tosporede system. Disse kravene begrenses først etter kollo- og kilobegrensingsregelen i sjøl. § 280, og blir deretter gjenstand for globalbegrensning etter § 175 nr 3.²⁵

Til sammen har vi tre sett med regler som kan begrense rederens ansvar; alminnelige erstatningsrettslige regler, sjølovens begrensning av individuelle typer av krav, og til sist globalbegrensningen.

Visse typer av krav er løftet ut av globalbegrensningsreglene, se sjøl. § 173.²⁶ Blant annet er ansvar ved oljeforurensning skilt ut og behandles etter egne regler i sjølovens kapittel 10, se §§ 191 og 207. Oljesølsansvaret er som regel svært omfattende og av hensyn til skadelidte og miljøet begrenses disse kravene etter egne regler med vesentlig høyere ansvarsgrenser.

²³ Se punkt 3.3.8.2

²⁴ Se lovens kapittel 9, 13 og 15

²⁵ Navnet globalbegrensning kommer av at det er snakk om begrensning av de samlede krav mot rederen. Passasjerskadekravene blir i praksis ikke gjenstand for globalbegrensning. Ved at begrensningen for disse kravene beregnes ut i fra antall passasjerer, vil de komme i tillegg til ansvaret for de øvrige samlede krav som er underlagt globalbegrensningen i § 175 nr. 2 og 3.

²⁶ Følgen av at disse kravene er løftet ut er at det oppnås bedre dekningsmuligheter for de krav som fortsatt omfattes

Selv om nye regler om bunkersoljeskade føres inn i sjølovens kapittel 10 som følge av ratifikasjon av bunkerskonvensjonen,²⁷ skal slike krav fortsatt kunne begrenses etter reglene i kapittel 9, jf. ny § 185 annet ledd.²⁸

De krav som omfattes HNS-konvensjonen²⁹ faller også utenfor globalbegrensningsreglene. Når konvensjonen blir gjennomført i norsk rett, vil dennes begrensingsregler gjelde foran reglene i sjølovens kapittel 9. Også HNS-konvensjonens ansvarsgrenser er betydelig høyere enn de som følger av sjøl. § 175.

Norge tok i 2002 forbehold etter 1996-konvensjonens (endningsprotokollen) artikkel 18 nr. 1 om å holde krav som tidligere var nevnt i sjøl. § 172 første ledd nr. 4 og 5 utenfor konvensjonens ansvarsgrenser. Bestemmelsene gjaldt begrensning av kostnader og annet tap som følge av fjerning av skip og last, og andre opprydningstiltak etter sjøulykker. Slike krav er nå skilt ut i en egen bestemmelse, § 172a, og underlagt en særskilt høyere ansvarsgrense i § 175a.³⁰

Også i USA foreligger det et regelsystem som innebærer at visse erstatningskrav mot rederen er gjenstand for dobbel begrensning.³¹ Ettersom det er globalbegrensningsreglene som er temaet for oppgaven, går jeg ikke nærmere inn på de øvrige sett av begrensingsregler som finnes i amerikansk rett.

²⁷ 23. mars 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljeskade, se Ot.prp.nr.77 (2006-2007).

²⁸ Se endringslov av 21. desember 2007 nr. 128. Ikrafttredelse 21. november 2008

²⁹ 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer. Undertegnet 25. september 1997 av Norge, men ennå ikke i kraft

³⁰ Se NOU 2002:15 og Ot.prp.nr.79 (2004-2005), gjennomført ved lov av 17. juni 2005 nr. 88

³¹ Se for eksempel Carriage of Goods by Sea Act 1936 (COGSA) som inneholder begrensingsregler (på første nivå) for lasteskadekrav ved utenriks sjøfart

2 Globalbegrensning i norsk og amerikansk rett

2.1 Innledning

I dette kapittelet vil jeg sammenligne visse sentrale elementer i de norske og de amerikanske globalbegrensningsreglene. Meningen er å gi en oversikt over hva som karakteriserer disse regelsettene, fremfor en detaljert sammenligning.

Først skal jeg se på hvilke ansvarssubjekter som er berettiget til å begrense sitt ansvar (punkt 2.2). Etter å ha behandlet dette går jeg over til å se på hvilke typer av erstatningskrav som er omfattet av begrensningsretten (punkt 2.3). Videre er tilfellene hvor den begrensingsberettigede mister sin rett til ansvarsbegrensning et sentralt tema (punkt 2.4). Til slutt vil jeg si noe om hvordan begrensningsbeløpene fastsettes etter de to regelsettene (punkt 2.5).

2.2 De begrensingsberettigede

I norsk rett angir sjøl. § 171 hvilke personer som har rett til ansvarsbegrensning. Kretsen av de begrensingsberettigede ble utvidet ved innføringen av begrensningskonvensjonen av 1976, og omfatter nå rederen, skipets eier, befrakteren, disponenten og personer som hjelper til i en bergningssituasjon, jf. § 171 første ledd. Ansvarsbegrensning er videre etter andre og tredje ledd anvendelig for personer som rederen eller noen andre nevnt i første ledd svarer for, og for forsikringsgiver av krav som er undergitt begrensning.

Limitation of Liability Act § 183(a) bruker betegnelsen "owner" på de ansvarsberettigede. Rent umiddelbart synes betegnelsen å omfatte en snevrere krets av personer enn etter 1976-konvensjonen og den norske sjøloven. Det eneste som uttrykkelig fastsettes er at både amerikanske og utenlandske "owner[s]" omfattes. Det nærmere innhold i begrepet må søkes belyst gjennom amerikansk rettspraksis.

I det følgende vil jeg ta utgangspunkt i kategoriene som listes opp i sjøl. § 171, og herfra trekke linjer over til de amerikanske reglene.

2.2.1 Rederen og skipets eier

For det første er rederen berettiget til å begrense sitt ansvar. Rederen er det primære ansvarssubjekt etter sjøloven.

Bestemmelsen definerer ikke nærmere hvem som omfattes av begrepet. I juridisk teori beskrives "rederen" som den person eller selskap som har ansvaret for driften av skipet, dvs. "han setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko".³² I de fleste tilfeller er skipets eier den samme som rederen. Eieren, som rederen, er også som oftest et selskap.³³

Ifølge amerikansk rettspraksis vil "the owner" klart omfatte de samme personer som etter norsk rett faller inn under rederbegrepet og "skipets eier".³⁴ Alle med "legal control and dominion" over skipet er å anse som en "owner".³⁵ Av rettspraksis følger det at begrepet skal tolkes liberalt.³⁶ Dette må bety at det skal foretas en utvidende tolkning slik at de nærmere grenser for hvem som omfattes trekkes opp av domstolene.

For enkelhets skyld vil den begrensingsberettigede i de følgende kapitler bli omtalt som "rederen". Dette er også det ansvarssubjekt som er praktisk viktigst.

³² Brækhus (1968) s. 294

³³ Etter en undersøkelse utført av Norges Rederiforbund var kun 0,3 % av norsk-flaggede utenriksflåter pr juli 2003 eiet av privatpersoner, Falkanger/Bull (2004) s. 129

³⁴ Se *Marine Recreational Opportunities Inc. v. Berman*, 15 F.3d 270, 1994 AMC 1288 (2nd Cir.1994)

³⁵ Mangone (1997) s. 187

³⁶ *Dick v. United States*, 1982 AMC 913 at 917, 671 F. 2d 724, 727 (2nd Cir. 1982)

2.2.2 Befrakteren

Også befrakterbegrepet kan falle sammen med rederbegrepet. Dette vil være tilfellet der det er skipet selv som leies ut og befrakteren står for utrustningen og bemanningen, såkalt bare-boat befraktning.

Sjøl. § 171 får i tillegg selvstendig betydning ved reise- eller tidsbefraktning. Befrakteren kan for eksempel bli ansvarlig for tapt last etter et konnossement. Stykkgodsbefrakteren³⁷ er også tilgodesett begrensingsrett etter sjøloven. Bestemmelsen innebærer således en utvidelse av begrensingsberettigede i forhold til begrensingskonvensjonen.³⁸

Den amerikanske lovens § 186 utvider ”owner”-begrepet til å omfatte befraktere som ”man, victual, and navigate the vessel”. Bare-boat befraktere vil således være begrensingsberettigede.³⁹ Tids- og reisebefraktere faller imidlertid utenfor den amerikanske lovens virkeområde og gjør den snevrere enn den norske regelen.

2.2.3 Disponenten

”Disponenten” i sjøl. § 171 er en oversettelse av ”manager” og ”operator” fra den engelske konvensjonsteksten, og omfatter den person som faktisk driver skipet. En disponent vil for eksempel være en bestyrende reder i et partrederi.⁴⁰

Det amerikanske begrepet ”owner” omfatter derimot ikke såkalte ”managers” og ”operators”. Rettspraksis har allikevel tillatt ansvarsbegrensning dersom disse personene

³⁷ Jf. engelsk ”shipper” eller ”merchant”, Aadnesen i Norsk lovkommentar (www.karnov.no).

NOU 1980:55 s. 14

³⁸ Se art. 1 nr. 2

³⁹ Schoenbaum (2008) kapittel 15-2

⁴⁰ Falkanger/Bull (2004) s. 160

oppfyller vilkårene i § 186. Disponenten er således omfattet dersom han ”man, victual or navigate [the] vessel”, jf. *In re United States*.⁴¹

2.2.4 Bergeren

Også hva gjelder bergeren ser vi at begrensningskonvensjonen og sjøloven omfatter en videre personkrets enn den amerikanske loven. Sjøl. § 171 omfatter ”enhver som yter tjenester i direkte forbindelse med berging”. Bergere er imidlertid ikke omfattet av den amerikanske bestemmelsen. Så vidt meg bekjent er bergerens stilling ikke drøftet av de amerikanske domstoler. Det kan derfor tenkes at man ved en utvidende tolkning også kommer til at disse må omfattes av ”owner”-begrepet.⁴²

Foranledningen til at bergeren omfattes av sjøl. § 171 er den engelske rettsavgjørelsen *The Tojo Maru*.⁴³ I denne saken ble et bergningsselskap nektet ansvarsbegrensning for skader som en havarist ble påført under et bergningsforsøk. En av bergningsselskapets dykkere hadde skutt en bolt inn i det havarerte skipet, som da eksploderte.

Slik loven nå er utformet vil et slikt tilfelle være omfattet av begrensningsretten.⁴⁴ Bergeren trenger ikke nødvendigvis å operere direkte fra bergningsskipet, men kan benytte seg av dykkere, kraner, helikopter eller lignende.⁴⁵

2.2.5 Noen som rederen eller andre nevnt i første ledd svarer for

Sjøl. § 171 annet ledd innebærer en henvisning til reglene om rederens prinsipalansvar i § 151. Rederen har etter § 151 et vidtgående ansvar for sine arbeidstakere, oppdragstakere

⁴¹ 259 F.2d 608, 1959 AMC 982 (3rd Cir. 1958)

⁴² Den kritiske holdningen til ansvarsbegrensning i USA tilsier imidlertid at domstolene vil være restriktive med å utvide bestemmelsen ytterligere

⁴³ *Tojo Maru* [1971] 1 Lloyd's Rep. 341 HL

⁴⁴ Se særlig henvisningen til § 172 første ledd nr. 4 og § 172a første ledd

⁴⁵ Aadnesen i Norsk lovkommentar

og andre hjelpere. Det er da naturlig at også disse personene har rett til ansvarsbegrensning. Det kreves ikke at skadevolderen står i et ansettelsesforhold til rederen, jf. ”andre som utfører arbeid i skipets tjeneste”. Det kreves heller ikke et kontraktsforhold mellom rederen og tjenesteyteren.⁴⁶ Det sentrale er skadevolderens direkte tilknytning til skipet.

Også på dette punktet finner vi avvikende regler i amerikansk rett. Det følger av Limitation of Liability Act § 187 at ”master, officers or seamen” ikke er berettiget til ansvarsbegrensning⁴⁷. Dette vil hovedsakelig være de samme personer som er gitt rett til ansvarsbegrensning etter sjøl. § 171 annet ledd, jf. § 151.

2.2.6 Forsikringsgiveren

I norsk forsikringsrett er hovedregelen at skadelidte har anledning til å søke dekning for sitt krav direkte mot ansvarsassurandøren (forsikringsgiver), jf. fal.⁴⁸ § 7-6. Konvensjonens art 1 nr. 6 sikrer at skadelidte ved slik ”direct action” ikke kan omgå begrensningsreglene. Bestemmelsen gir assurandøren samme rett til ansvarsbegrensning som sikrede ville hatt. Sjøl. § 171 tredje ledd innfører en tilsvarende bestemmelse, men må anses å være unødvendig etter norsk rett. Det følger allerede av fal. § 7-6 fjerde ledd første punktum og § 7-7 første ledd at forsikringsgiver ved direktekrav er gitt samme mulighet som skadevolder (sikrede) ville hatt til å fremme innsigelser mot erstatningskravet. En slik innsigelse vil for eksempel være påberopelse av ansvarsbegrensning.⁴⁹

Den amerikanske lovens ”owner” omfatter ikke forsikringsgiveren.⁵⁰ Men selv om forsikringsgiver ikke kan påberope seg ansvarsbegrensningsregelen i § 183 direkte, kan han begrense ansvaret til det beløp rederen har fått begrenset sitt ansvar til. Rederen vil derfor

⁴⁶ Se nærmere Falkanger/Bull (2004) s. 149

⁴⁷ Zapata Haynie Corp. v. Arthur, 926 F.2d 484, 1991 AMC 1769

⁴⁸ Forsikringsavtaleloven

⁴⁹ Se Skuld: Statutes & Rules, punkt 32 (www.skuld.no), og Gard: Statutes & Rules, Rule 51 (www.gard.no) for eksempler på forsikringsvilkår som påberoper seg rederens ansvarsbegrensning

⁵⁰ Magnolia Marine Transport v. Laplace Towing Corp., 964 F.2d 1571, 1994 AMC 303

indirekte nytte godt av begrensningsregelen i § 183. Denne regelen ble fastslått i *Crown Zellerbach v. Ingram Industries*,⁵¹ etter at rettstilstanden tidligere hadde vært den motsatte.

2.2.7 Avsluttende bemerkninger

Som vi har sett omfatter den norske sjøloven og begrensningskonvensjonen en videre krets av personer enn *Limitation of Liability Act*. Den amerikanske bestemmelsens vage ordlyd overlater stor frihet for domstolenes tolkning.⁵² Domstolenes holdning til globalbegrensningsreglene kommer slik godt til syne. En kan trolig legge til grunn at det er den alminnelige skepsis til globalbegrensningen i USA som er årsaken til at det her opereres med en snevrere personkrets.⁵³

2.3 Begrensningsfeltet

2.3.1 Innledning

I dette kapittelet skal jeg se nærmere på de typer av krav som kan begrenses etter reglene om globalbegrensning i henholdsvis norsk og amerikansk rett. Det er mange ulike elementer i de norske og amerikanske reglene, noe som gjør sammenligningen utfordrende.

Ved første øyekast ser vi at begge regelsystemene lovfester hvilke typer av krav som skal omfattes av globalbegrensningen. Ser vi nærmere, er det imidlertid stor forskjell i måten dette er gjort på. *Limitation of Liability Act* § 183(a) er utformet slik at den synes å dekke alle mulige krav mot rederen. Sjøloven er på den annen side mer konkret ved at den fastsetter hvilke krav som er omfattet, og hvilke som er unntatt. Selv om begge lovene kan ha behov for ytterligere presisering gjennom rettspraksis, er dette mest karakteristisk for de amerikanske reglene. Den amerikanske begrensningsloven er ikke så vidtrekkende som den

⁵¹ 783 F.2d 1296 (5th Cir. 1986)

⁵² Det er typisk for common law jurisdiksjoner å gi vid tolkningsfrihet til domstolene

⁵³ Se nærmere om den amerikanske skepsis til globalbegrensning under punkt 2.4.2.2.2

først gir inntrykk av, men må leses i sammenheng med en rekke unntak som fremgår av rettspraksis og andre lover. Rettsområdet er således betraktelig mer uoversiktlig enn i norsk rett.

2.3.2 Det nærmere innhold i bestemmelsene

Sjøl. § 172 og 172a ramser opp hvilke typer av krav som omfattes av sjølovens globalbegrensning. Bestemmelsene må ses i sammenheng med unntakene som fremgår av § 173.⁵⁴ Etter Limitation of Liability Act fremgår begrensningsfeltet først og fremst av den vide ordlyden i § 183(a).⁵⁵

I både norsk og amerikansk rett er utgangspunktet at begrensningsreglene gjelder enten erstatningskravet er basert på et kontraktsforhold eller ikke. Begge regelsettene inneholder imidlertid unntak fra dette. I norsk rett er anvendelsen av sjøl. §§ 172 første ledd nr. 3 og 173 nr. 1 avhengig av om kravet er basert på en kontrakt eller ikke. I USA følger unntaket av den såkalte "personal contract doctrine" som jeg behandler under punkt 2.3.3.

Reglene kommer i utgangspunktet til anvendelse uansett hvilket grunnlag som har ført til at rederen holdes ansvarlig. Både et objektivt ansvar og uaktsomhetsansvar vil være omfattet. Det gjelder imidlertid visse reservasjoner til dette i og med at rederen både etter norsk og amerikansk rett mister sin rett til ansvarsbegrensning ved en kvalifisert form for skyld,⁵⁶ se nærmere under punkt 2.4.

⁵⁴ Se punkt 1.3

⁵⁵ § 183(a) lyder følgende: "*The liability of the owner of any vessel, whether American or foreign, for any embezzlement, loss, or destruction by any person of any property, goods, or merchandise shipped or put on board of such vessel, or for any loss, damage, or injury by collision, or for any act, matter, or thing, loss, damage, or forfeiture, done, occasioned, or incurred, without the privity or knowledge of such owner or owners, shall not, except in the cases provided for in subsection (b) of this section, exceed the amount or value of the interest of such owner in such vessel, and her freight then pending*"

⁵⁶ Som vi skal se senere ligger imidlertid skyldterskelen på et forskjellig nivå i de to rettssystemer

Personskadekrav er omfattet både av de norske og amerikanske begrensningsreglene.⁵⁷

Begge regelsettene har tilgodesett slike krav med et høyere begrensningsbeløp enn hva som gjelder for tingskadekravene. Metoden med å sette personskadekravene i en fordelssposisjon stammer fra engelsk rett.⁵⁸ Som jeg vil komme tilbake til senere, er begrensningsmåten for disse kravene vesensforskjellig i norsk og amerikansk rett.⁵⁹

Også tingskadekrav er omfattet av begge regelsystemene. Den amerikanske begrensningsregelen gjelder, som under norsk rett, både i tilfeller hvor det skjer tap av eller skade på gods.⁶⁰ Sjøloven stiller videre krav om at både passasjerskader og tingsskader må ha ”oppstått om bord eller i direkte forbindelse med driften av skipet eller med bergning”, jf. § 172 første ledd nr. 1 og 3. Det samme må trolig også gjelde etter amerikansk rett ved at det kreves at kravene har oppstått i forbindelse med ”the operation of the ship”.⁶¹ Det er neppe noen reelle forskjeller mellom amerikansk og norsk rett på dette punkt.

Sjøl. § 172 omfatter videre krav som følge av forsinkelse, jf. første ledd nr. 2. Hvorvidt slike krav er omfattet av den amerikanske loven er uklart. Spørsmålet er så vidt meg bekjent ikke behandlet i amerikansk rettspraksis. Den vide ordlyden taler imidlertid for at slike krav kan være omfattet. Den amerikanske loven synes å omfatte alle typer av krav med mindre det er gjort unntak i domspraksis. En slik slutning er imidlertid ikke nødvendigvis korrekt.

”Annen skade” i § 172 første ledd nr. 3 er ment å referere til øvrige skader enn de som omfattes av bestemmelsens nr. 1.⁶² Her er den norske bestemmelsen noe snevrere enn hva

⁵⁷ Sjøl. § 172 nr 1. *Butler v. Boston & Savannah S.S Co*, 130 U.S 527 (1889) og forutsetningsvis av Limitation Act § 183b

⁵⁸ Se Merchant Shipping Act av 1894

⁵⁹ Se punkt 2.5.3

⁶⁰ *Norwich & N.Y. Transp. Co. v. Wright*, 80 U.S (13 Wall.) 104 (1871)

⁶¹ Se *The San Pedro*, 223 U.S. 365 (1912)

⁶² Se NOU 1980:55 s 17

som følger av amerikansk rett. Sjøloven fastsetter at det må være snakk om krav som følge av ”krenkelse av en ikke-kontraktsmessig rett”. Selv om de amerikanske reglene også gjør visse unntak for kontraktsmessige krav, gjelder dette kun de såkalte ”personal contracts”, se nærmere punkt 2.3.3. Den amerikanske regelen omfatter således enkelte kontraktsmessige krav i tillegg til de ikke-kontraktsmessige.

Krav som oppstår ved avvergnings- og begrensningstiltak er også omfattet av begrensningsretten, jf. sjøl. § 172 første ledd nr. 4. Hvorvidt slike krav skal være omfattet av begrensningsregelen i Limitation of Liability Act synes ikke å være behandlet. Slike krav er trolig i utgangspunktet omfattet av den generelle ordlyden, men også her er det vanskelig å gi noe sikkert holdepunkt.

Krav i forbindelse med opprydningstiltak og lignende er som nevnt skilt ut i en egen bestemmelse i sjøloven, se § 172a. Virkningen av dette er at hvis skipets tonnasje er på over 300 tonn, skal disse kravene omfattes av en høyere ansvarsgrense i § 175a. I USA er derimot slike krav unntatt ansvarsbegrensning. Kravene reguleres av Rivers and Harbors Act av 1899,⁶³ bedre kjent som ”the Wreck Act”. I høyesterettsavgjørelsen Wyandotte Transp. Co. v. United States⁶⁴ ble det fastslått at den amerikanske statsmakten kunne kreve full erstatning for utgifter til vrakfjerning hos den uaktsomme skipsreder. Avgjørelsen tok ikke opp forholdet mellom Wreck Act og Limitation Act, men er i ettertid tolket slik at den er til hinder for at begrensningsreglene kommer til anvendelse for krav i forbindelse med vrakfjerning.⁶⁵

Etter amerikansk rett vil rederen miste sin rett til å begrense ansvar for tap eller skade på gods dersom dette skyldes en ulovlig deviasjon.⁶⁶ Ulovlig deviasjon vil derimot ikke

⁶³ 33 U.S.C. 403-415

⁶⁴ 389 U.S. 191, 1967 AMC 2553 (1967)

⁶⁵ In Re Pacific Far East Line, Inc., 314 F.Supp. 1339 (N.D. Cal. 1970), aff’d, 472 F.2d 1382 (9th Cir. 1970)

⁶⁶ Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro v. Evans Coffee Co. (The Pelotas), 66 F.2d 75 (5th Cir. 1933)

påvirke retten til globalbegrensning etter sjølovens regler.⁶⁷ De amerikanske reglene er således snevrere enn de norske på dette punkt.

I motsetning til etter norsk rett, er krav på bergelønn omfattet av den amerikanske begrensningsloven.⁶⁸ Men ettersom en kontrakt om bergelønn regnes som en "personal contract",⁶⁹ gjelder dette bare frivillig bergning som ikke er regulert av noen avtale.

Vi ser imidlertid en likhet mellom reglene i norsk og amerikansk rett ved at krav i forbindelse med oljeforurensning er underlagt egne regler i begge rettssystemene.⁷⁰ I USA begrenses slike krav etter Oil Pollution Act (OPA) av 1990, § 2704. Denne loven ble vedtatt som følge av en av tidenes største oljesølulykker, Exxon Valdez-ulykken i 1989, og innfører svært strenge ansvarsregler for rederen.

Sjøl. § 172 innleder de grupper av krav som kan begrenses med formuleringen "krav i anledning av...".⁷¹ Ordlyden innebærer en utvidelse av hvilke krav som omfattes av begrensningsretten, slik at også konsekvensskader og regresskrav omfattes.⁷² For eksempel vil rederen kunne begrense ansvaret for det tidstap som møtende skip påføres som følge av en kollisjon. Hvorvidt slike avledede krav omfattes av begrensningsfeltet i Limitation Act er uklart. Spørsmålet synes ikke å være behandlet i amerikansk juridisk teori eller rettspraksis. Her kan det tenkes at begrensningskonvensjonen og sjøloven har et videre anvendelsesområde. Det er imidlertid verdt å merke seg at begrensningsretten også er utvidet etter de amerikanske reglene. Limitation Act § 189 nevner at alt ansvar og gjeld ("all debts and liabilities") er gjenstand for begrensning. Således er det ikke nødvendigvis

⁶⁷ Ulovlig deviasjon kan imidlertid føre til en skjerpelse av det underliggende ansvar, se ND 1914 s. 470 og Falkanger/Bull (2004) s. 333

⁶⁸ Se unntaket i sjøl. § 173 nr 1, sml. *The San Pedro*, 233 U.S. 365 (1912)

⁶⁹ Se punkt 2.3.3.

⁷⁰ *The Oil Pollution Act* (1990), 33 U.S.C. § 2718, og sjølovens kapittel 10

⁷¹ Se konvensjonens art 2 (2)

⁷² Se NOU 1980:55 s 16

så stor forskjell mellom de amerikanske og norske reglene på dette feltet. Den uklare ordlyden i den amerikanske loven gjør det imidlertid vanskelig å gi noe sikkert svar.

2.3.3 Personal contract doctrine

2.3.3.1 Innledning

Som jeg tidligere har vært inne på, er det visse kontraktsmessige krav som faller utenfor de amerikanske globalbegrensningsreglene. Dette er som følge av doktrinen om "personal contract". Denne læren ble utviklet i amerikansk rettspraksis ved begynnelsen av det 20. århundre.⁷³

2.3.3.2 Innholdet i læren om "personal contract"

Doktrinen går ut på at rederen kan miste sin rett til ansvarsbegrensning dersom han selv, eller noen han identifiseres med, underskriver kontrakten. Rederens underskrift blir altså i visse tilfeller ansett som et avkall på begrensningsretten. Doktrinen er således kun relevant ved et eventuelt kontraktsansvar. Den bygger på tanken om at rederen ikke skal kunne begrense ansvaret i tilfeller hvor han ved sin underskrift har "garantert" at for eksempel skipet er i sjødyktig stand, og dette senere viser seg å ikke stemme.⁷⁴ Et annet eksempel er kontrakter om betaling under en bergningssituasjon og ved borttauing. Disse blir sett på som personlige kontrakter for rederen, og er følgelig unntatt begrensningsretten.⁷⁵

Det avgjørende for om en kontrakt blir ansett å være "personal" beror på om den aktuelle kontrakten må sies å gjelde rederens personlige ansvarsområde, i motsetning til ansvar som gjerne blir delegert til hans underordnede.⁷⁶ For eksempel er kontrakter som gjelder

⁷³ Gilmore & Black (1975) s. 898, Richardson v. Harmon, 222 U.S. 96 (1911)

⁷⁴ Se Pendleton v. Benner Line, 246 U.S. 353, 38 S.Ct. 330, 62 L.Ed. 770 (1918), Schoenbaum (2008) kapittel 15-8

⁷⁵ Great Lakes Towing Co. v. Mill Transportation Co, 155 Fed. 11 (C.C.A.6 1907)

⁷⁶ Schoenbaum (2008) kapittel 15-8

betaling for reparasjoner, forsyninger og tjenesteytelser regnet som "personal contracts", og således unntatt begrensning.⁷⁷ De tre hovedtypene av certepartier omfattes også av læren. Amerikansk høyesterett har imidlertid tillatt ansvarsbegrensning for krav som stammer fra konnossementer.⁷⁸

Doktrinen innebærer en utvidelse av risikoen for ubegrenset ansvar. Dette er særlig fordi den bærer med seg en del uklarheter angående hvilke kontrakter som omfattes. Det er opp til domstolene å fastsette det nærmere innhold og anvendelsesområdet for læren.

2.3.4 Avsluttende bemerkninger

For å oppsummere vil jeg bemerke at det er vanskelig å si helt sikkert om de amerikanske reglene har et videre begrensningsfelt enn de norske. Ordlyden i den amerikanske loven kan gi et slikt inntrykk. Rettspraksis og særlig den ulovfestede doktrinen om "personal contract", fører imidlertid til at grensene mellom hvilke krav som omfattes og hvilke som faller utenfor ikke er helt klar. Dette har gjort sammenligningen vanskelig og jeg har derfor måttet nøye meg med å gi et overblikk fremfor å gå mer i detalj.

2.4 Tap av retten til ansvarsbegrensning

2.4.1 Innledning

Selv om vi befinner oss innenfor begrensningsfeltet, har ikke rederen en ubetinget rett til ansvarsbegrensning. Det stilles også visse krav til rederens aktsomhet for at retten til globalbegrensning skal være i behold.

Både de norske og de amerikanske reglene innholder unntak fra begrensningsretten. Vi ser derimot stor forskjell vedrørende den praktiske betydningen av disse unntaksreglene. Den

⁷⁷ Gilmore & Black (1975) s. 900

⁷⁸ Se *Americana Tobacco Co. v. Goulondris*, 173 F.Supp. 140, 1959 A.M.C. 1462

vage utformingen av den amerikanske unntaksbestemmelsen har åpnet for at de amerikanske domstolene står friere i bedømmelsen av om regelen skal komme til anvendelse. Rettspraksis gir klart uttrykk for den amerikanske skepsis til globalbegrensningssystemet ved hyppig anvendelse av unntaksregelen. I USA kan det synes som om det er snarere unntaket enn hovedregelen som er den rådende. Det motsatte må derimot sies å være tilstanden i norsk rett, hvor bortfall av ansvarsbegrensningen hører til sjeldenhetene.

Jeg vil først ta for meg aktsomhetskravet i henholdsvis norsk og amerikansk rett. Deretter vil jeg behandle hvilke personers handlinger eller unnlatelser som kan føre til at begrensningsretten går tapt. Dette har jeg kalt identifikasjonsspørsmålet, og behandles under punkt 2.4.3. Bakgrunnen for behandlingen av dette spørsmålet er at rederen selv sjelden begår feilen som fører til at begrensningsretten går tapt. Rederen er også som oftest et selskap, slik at det blir nødvendig å kartlegge hvilke personer som handler på selskapets vegne.

2.4.2 Egenfeil

2.4.2.1 Generelt

De handlinger som kvalifiserer til bortfall av globalbegrensningen betegnes ofte som ”egenfeil”. Det er naturlig at det settes visse aktsomhetskrav for at begrensningsretten skal være i behold. Unntaksregelen om egenfeil oppfordrer rederen til å unngå at skader og tap oppstår, og kan således være et nyttig redskap for å fremme prevensjon.⁷⁹

I norsk rett fremgår unntaket ved egenfeil av sjøl. § 174.⁸⁰ Tidligere var regelen at retten til ansvarsbegrensning falt bort ved ”feil eller forsømmelse”. Skyldkravet ble imidlertid vesentlig skjerpet ved 1976-konvensjonen. Den nye unntaksregelen ble laget med

⁷⁹ Se videre om prevensjonshensynet i punkt 3.3.2

⁸⁰ Se konvensjonens art. 4

Warszawa-konvensjonen⁸¹ art. 25 som forbilde.⁸² Vi finner også lignende bestemmelser om egenfeil i andre transportrettslige konvensjoner.⁸³

Sjøl. § 174 fastsetter uttrykkelig skyldterskelen for når rederen mister sin rett til ansvarsbegrensning. På dette punkt ser vi en vesentlig forskjell i forhold til den amerikanske regelen. I følge Limitation Act § 183(a) kan rederen påberope seg ansvarsbegrensning med mindre han hadde "privity or knowledge" til omstendighetene rundt tapet eller skaden. Disse begrepene har ikke noe eksakt innhold i seg selv, noe som har gitt vid tolkningsfrihet for de amerikanske domstolene. Den amerikanske begrensningsregelen er slik mer fleksibel enn den norske.

Unntaksbestemmelsen i sjøloven omfatter både unnlater og handlinger, jf. konvensjonens art 4 "act or omission" og NOU 1980:55 s. 20. Dette må også være tilfellet etter amerikansk rett, jf. lovens vide ordlyd.

2.4.2.2 Nærmere om skyldkravet

2.4.2.2.1 Norsk rett

Unntaksregelen i sjøl. § 174 har i dag et svært snevert virkefelt. Rederen mister sin rett til ansvarsbegrensning dersom det godtgjøres at han "selv har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå".⁸⁴ Det skal

⁸¹ Konvensjon om innførelse av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring av 12. oktober 1929, nå avløst av Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999, se Ot.prp.nr.20 (2003-2004).

⁸² Blom (1985) s. 90

⁸³ Se overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-CIM) art 44. Se videre CMR konvensjon om frakt ved internasjonal godsbeordring på vei (1956) art 29, Geneve-konvensjonen om multimodale transporter (1980) art 21 og Montreal-konvensjonen (1999) art 22 nr 5. For bestemmelser inntatt i norsk lov, se luftlovens § 10-22 (5) og jernbaneansvarsloven § 5 og vegfraktloven § 38.

⁸⁴ Tilsvarende bestemmelse finner vi for oljesølansvaret, se sjøl. § 194 tredje ledd

således mye til før bestemmelsens vilkår er oppfylt. Aktsomhets- og skyldbegrepet er hentet fra den alminnelige erstatningsrett og må følgelig tolkes i samsvar med denne.⁸⁵

Vilkåret om forsett er uproblematisk. En skade som er voldt med vilje er naturlig nok unntatt fra begrensningsretten. Den engelske konvensjonsteksten kan gi inntrykk av at det kun er hensiktsforsett som omfattes, jf. ”committed with the intent” i art. 4 og dens norske oversettelse ”utført i den hensikt”. Av forarbeidene til sjøloven fremgår det imidlertid at både visshets-, sannsynlighets- og hensiktsforsett omfattes, men at forsettsformen *dolus eventualis* bør holdes utenfor.⁸⁶

Forsettsvilkåret har trolig liten praktisk betydning. Det vil være enklere for skadelidte å påberope at den ansvarlige har opptrådt bevisst grovt uaktsomt. Ettersom den erstatningsrettslige konsekvensen av de to skyldformene er den samme, altså bortfall av begrensningsrett, er det lite hensiktsmessig av skadelidte å påberope seg forsett.

”Grovt uaktsomt” tilsvarer konvensjonens ”recklessly”, jf. art 4. Som i den alminnelige erstatningsrett innebærer grov uaktsomhet ”et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte”.⁸⁷ I strafferetten har begrepet blitt presisert til ”en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet”.⁸⁸ En nyere dom på transportrettens område følger opp om disse tolkningene av skyldterskelen, se Rt. 2006 s. 321. Det er ikke noe som tilsier at skyldbegrepene i sjøloven skal fravike det som gjelder på øvrige rettsområder.

Vilkåret om grov uaktsomhet skjerpes ytterligere ved at bestemmelsen krever at rederen hadde ”forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå”. Den ansvarlige må ha visst at

⁸⁵ Falkanger/Bull (2004) s. 165

⁸⁶ NOU 1980:55 s. 20

⁸⁷ Rt. 1989 s. 1318 (s.1322)

⁸⁸ Rt. 1970 s. 1235

det var sannsynlighet for tap. Se i denne forbindelse Merikuljetustekniikka-dommen,⁸⁹ hvor dette vilkåret ikke var oppfylt.

Vilkåret om at rederen må ha forstått at tapet ”sannsynligvis ville oppstå” innebærer at det må ha vært mer enn 50 % sjanse for tap.⁹⁰ Rederen må videre ha innsett at et ”slikt” tap som faktisk oppstod, var sannsynlig.⁹¹ Det er altså ikke tilstrekkelig at vedkommende så det som sannsynlig at et hvilket som helst type tap ville oppstå. I juridisk teori er det hevdet at det er tilstrekkelig at skaden er av den art man kunne forutse.⁹²

Forarbeidene til sjøloven nevner at dagens skyldterskel nå ligger nærmere den som gjelder ved bortfall av forsikring i forsikringsretten.⁹³ I de tilfeller hvor rederen mister sin rett til ansvarsbegrensning vil han også som regel miste sitt dekningskrav mot assurandøren.⁹⁴

Det er kun hvor rederen, eller noen andre han identifiseres med, opptrer bevisst grovt uaktsomt eller forsettlig at begrensningsretten blir frarøvet. Dersom noen av mannskapet skulle opptre slik at unntaksbestemmelsen kommer til anvendelse, vil ikke dette påvirke rederens rett til ansvarsbegrensning. I følge forarbeidene er det nettopp ved ansvar for andres handlinger at begrensningsreglene har sin største betydning.⁹⁵

2.4.2.2 Amerikansk rett

De amerikanske reglene stiller relativt strenge krav til rederens aktsomhet, og det blir således lettere tale om egenfeil. Limitation of Liability Act oppstiller imidlertid ikke noe

⁸⁹ ND 1993 s. 57 (finsk)

⁹⁰ Aadnesen i Norsk lovkommentar og NOU 1980:55 s. 21

⁹¹ NOU 2002:15 s. 26

⁹² Wetterstein (2004) s. 293-294

⁹³ NOU 1980:55 s. 21

⁹⁴ Se Norsk sjøforsikringsplan §§ 3-32 og 3-33, forsikringsavtaleloven § 4-9, Gard, rule 72 og Skuld, rule 30.1.8

⁹⁵ NOU 1980:55 s. 21

klart aktsomhetskrav. "Privity or knowledge" er i juridisk teori beskrevet som "empty containers into which the courts are free to pour whatever content they will".⁹⁶ I følge The Supreme Court⁹⁷ må "privity or knowledge" tolkes konkret i den aktuelle sak.⁹⁸ Rettspraksis gir allikevel en viss veiledning i fastleggelsen av skyldterskelen.

Ifølge rettspraksis er den tradisjonelle regelen at rederen enten må ha medvirket i en viss grad, eller vist en form for uaktsomhet for å miste retten til ansvarsbegrensning.⁹⁹ Medvirkning betyr her mer enn en aktiv handling eller kunnskap om årsaken til tapet. "Privity" og "knowledge" er deler av et enkelt uttrykk og må forstås i sammenheng med hverandre i tolkningsprosessen. "Knowledge" er kunnskap om noe som bidrar til det tapet rederen er ansvarlig for, og "privity" innebærer forsømmelse med å bruke ens kunnskap til å avverge dette tapet.¹⁰⁰

I den amerikanske avgjørelsen *The La Bourgogne*¹⁰¹ uttales det "...that mere negligence, pure and simple in and of itself, does not necessarily establish the existence...of privity and knowledge". Som oftest skal det derfor noe mer til enn simpel uaktsomhet for å miste begrensningsretten. Skyldterskelen er imidlertid ikke så høy som bevisst grov uaktsomhet eller forsett, som etter norsk rett. Etter amerikansk rett er det heller ikke noe krav at den ansvarlige hadde forståelse av at tapet sannsynligvis ville oppstå.

Tidligere ble begrepene tolket liberalt til skipsreders gunst. Hovedregelen var da at rederen, selv ved klar uaktsomhet, stort sett var berettiget til ansvarsbegrensning.¹⁰² Denne

⁹⁶ Gilmore and Black (1975) s 877

⁹⁷ Høyeste domstans i USA

⁹⁸ Coryell v. Phipps (The Seminole) 128 F.2d 702, 1942 A.M.C. 906

⁹⁹ Lord v. Goodall (The Ventura) 15 F. Cas. 884, aff'd, 102 US 541 (1881)

¹⁰⁰ Wolley (1997) 5-4 (Benedict on admiralty, nr. 3) "Privity or knowledge" skal altså ikke leses bokstavelig, "or" må leses som "and". Rettspraksis behandler ordene som deler av samme uttrykk, og ikke som alternativer som lovens ordlyd gir inntrykk av.

¹⁰¹ 210 US 95, 2 CCA, s 123

¹⁰² Rønneberg (1983) s 4

praksisen er senere strammet inn. Domstolenes kritiske syn på begrensningsinstituttet kommer til uttrykk gjennom en svært streng tolkning av bestemmelsene til rederens ugunst. Begrepene ”privity or knowledge” er såpass vage at de vil variere i sitt innhold ut i fra juridiske holdninger og oppfatninger gjennom tidene. Resultatet er nå at det stilles svært strenge krav til rederen om å drive kontroll og foreta inspeksjoner for å unngå ulykker.¹⁰³ Dersom et tap skulle stamme fra en menneskelig feil eller at skipet er usjødyktig vil det nærmest aldri bli snakk om ansvarsbegrensning.¹⁰⁴

Det dominerende synspunktet synes å være at begrensningsinstituttet passer dårlig i dagens samfunn.¹⁰⁵ Ifølge Gilmore og Black har reglene blitt kritisert av mange, og relativt sjeldent forsvart.¹⁰⁶ Nyere rettspraksis i USA bekrefter disse synspunktene og viser at det relativt sjelden foretas globalbegrensning. Statistiske undersøkelser indikerer at globalbegrensning oftere har blitt nektet enn godtatt i USA.¹⁰⁷ Det må imidlertid også bemerkes at antall nektelser og godtakelser har nærmet seg hverandre i de senere årene.¹⁰⁸ Det er derfor ikke sikkert at reglene er på vei ut av bruk.

2.4.2.3 Bevisbyrden

Dersom skadelidte motsetter seg at erstatningskravet begrenses, er det han som har bevisbyrden for at det foreligger egenfeil, jf. ”godtgjøres” i § 174. Dette følger for øvrig av alminnelige bevisbyrderegler. Bevisbyrden er ved siden av den høye skyldterskelen med på å gjøre den norske unntaksbestemmelsen svært snever. Det vil være vanskelig for

¹⁰³ Se for eksempel *Brister v. A.W.I. Inc.*: ”knowledge is not only what the shipowner knows, but what he is charged with discovering”.

¹⁰⁴ Schoenbaum (2008) kapittel 15-6

¹⁰⁵ *Pettus v. Jones Laughlin Steel Corporation*, 322 F.Supp 1078, 1972 AMC 170

¹⁰⁶ Gilmore og Black (1975) s 822

¹⁰⁷ The Maritime Law Association of the United States, Committee on Limitation of Liability: Statistical Analysis of Limitation of Liability Cases 1953-1996, The MLA Report, Document No. 729, May 2, 1997 (www.mlaus.org/archives/library/760.pdf)

¹⁰⁸ Årene 1982-1996, se *ibid*

skadelidte å få oversikt over forholdene rundt skaden, og således også vanskelig å finne godt bevismateriale. Særlig vil det være utfordrende å bevise at rederen forstod at det var sannsynlighet for tap. Det bør derfor ikke legges altfor strenge krav på bevis fra den skadelidte. Her må man trolig legge noen objektive kriterier til grunn og spørre om rederen ut i fra omstendighetene må sies å ha visst om sjansen for tap. Jo større sannsynlighet som foreligger rent objektivt sett, desto større grunn er det til å regne med at rederen har innsett dette.¹⁰⁹ Det er derimot ikke tilstrekkelig at rederen *burde* ha visst om sannsynligheten for tap.¹¹⁰

Etter amerikansk rett er det opp til rederen å bevise at han ikke hadde ”privity or knowledge” om årsaken til tapet.¹¹¹ Bevisbyrden er følgelig motsatt av hva som gjelder i norsk rett. Som et resultat av dette, og at dommerne står ganske fritt i sin tolkning av ”privity or knowledge”-kriteriet, har det blitt svært vanskelig for rederen å oppnå ansvarsbegrensning.

I vurderingen av om rederen blir ansett for å ha kunnskap om årsaken til tapet har det blitt mer vanlig å foreta en objektiv vurdering av hva rederen burde vite (”ought to have known”).¹¹² Dersom rederen ville ha funnet ut av tilfellet ved rimelig undersøkelse, legges det til grunn at han hadde ”knowledge”.¹¹³ Det stilles altså opp en objektiv standard ut i fra hva man må kunne forvente av rederen i den aktuelle situasjon.

¹⁰⁹ Se også Blom (1985) s. 99

¹¹⁰ NOU 1980:55 s. 21

¹¹¹ Coryell v. Phipps, 128 F.2d 702, 1942 A.M.C. 906

¹¹² Gilmore og Black (1975) s. 886

¹¹³ Brister v. A.W.I., Inc., 946 F.2d 350 (5th Cir. 1991)

2.4.3 Identifikasjonsspørsmålet

2.4.3.1 Innledning

I forbindelse med unntaksregelen om egenfeil må det avklares hvilke personers handlinger eller unnlatelser som kan føre til at rederen blir frarøvet sin rett til ansvarsbegrensning. Problemstillingen for dette kapittelet er altså hvilke personer som blir ansett å opptre på rederens vegne.

Identifikasjonsspørsmålet har størst betydning i selskapsforhold. Hvor rederiet er organisert som et selskap vil en ikke like lett kunne utpeke en personlig reder. Det er selskapet som blir holdt ansvarlig, og en må da finne ut hvilke personer som har myndighet til å handle på selskapets vegne. Som vi skal se er det etter amerikansk rett avgjørende for identifikasjonsspørsmålet om rederiet er organisert som et selskap eller ikke. Tilsvarende sontring er derimot fraværende i begrensningskonvensjonen og i norsk rett. Videre opererer amerikanerne med funksjonsbestemt identifikasjon, noe som fører til at en videre krets av personer kan omfattes. I norsk rett synes identifikasjon å avhenge mer av hvorvidt handlinger er utført av noen i en overordnet stilling.¹¹⁴

Spørsmålet om identifikasjon er verken regulert i begrensningskonvensjonen eller sjøloven, og bare så vidt berørt i The Limitation Act. Fremstillingen her bygger således på rettspraksis og juridisk teori på området. Engelsk rett vil også gi en viss veiledning ettersom rettspraksis her er av et svært videre omfang enn i Norden.

2.4.3.2 Nærmere om hvilke personer som identifiseres med rederen

Grove feil begått av deltagerne i et partrederi eller innehaveren av et enkeltmannsforetak vil klart kunne regnes som rederens egenfeil. I aksjeselskapet kan feil begått av generalforsamling, styre eller disponent medføre tap av rederiets begrensningsrett.¹¹⁵

¹¹⁴ Dette synes også å gjelde etter engelsk rett, se: *Asiatic Petroleum Co. V. Lennard Carrying Co. Ltd*

¹¹⁵ Falkanger/Bull (2004) s. 164

Videre vil andre ledende stillinger i selskapet, som direktører og forretningsførere, omfattes av unntaket om egenfeil. Det kan også være øvrige personer som må anses å handle på selskapets vegne, men her har norsk rett ingen klar regel for hvor langt identifikasjonen rekker. Globalbegrensningskonvensjonen har gjort det opp til de nasjonale domstoler å trekke opp de nærmere grensene. I norsk rett er det imidlertid lite rettspraksis å forholde seg til. Det er i alle fall grunn til å tro at norske domstoler har en mer restriktiv holdning med hensyn til å foreta identifikasjon enn amerikanske domstoler.¹¹⁶

Hovedsynspunktet kan beskrives slik at identifikasjon finner sted overfor de overordnede innen rederiet som har et ikke altfor ubetydelig ansvarsfelt.¹¹⁷ Et eksempel på et tilfelle hvor det ble foretatt identifikasjon finner vi i ND 1991 s. 214. I denne saken ble rederiet identifisert med personen som var ansvarlig for tilsynsordningen på skipet. Vedkommende ble funnet å ha handlet uforsvarlig ved valg av kapteinen som tilsynsmann, og dette var noe rederiet ble ansett ansvarlige for.

I USA foretas identifikasjon i vid utstrekning.¹¹⁸ Men dette er som nevnt bare tilfellet i selskapsforhold.¹¹⁹ Dersom det er snakk om et personlig eiet rederi, tolkes "the owner" helt på ordet slik at begrensningsretten bare er tapt dersom det er eieren eller rederen personlig som har begått feilen.¹²⁰

Limitation Act § 183(e) oppstiller et unntak fra selskapssondringen. Ved ansvar for personskade vil rederen bli identifisert med kapteinen, inspektøren og "managing agent"¹²¹,

¹¹⁶ Falkanger/Bull (2004) s. 164

¹¹⁷ Falkanger/Bull (2004) s. 165

¹¹⁸ Dette har trolig sammenheng med amerikanernes kritiske syn på globalbegrensningen

¹¹⁹ Denne sondringen kommer klart frem i Supreme Court avgjørelsen *The Seminole*, Coryell v. Phipps, 1943 AMC 18, SC, s. 21-22

¹²⁰ Se *Lord v. Goodall*, 15 Federal Case 884

¹²¹ Se *In re Hellenic, Inc.*, 252 F.3d 391 (5th Cir. 2001) for momenter angående hvem som anses å være "managing agent"

både i og utenfor selskapsforhold. Disses feil vil altså bli betraktet som rederens egne, og følgelig føre til at han kan miste sin rett til ansvarsbegrensning.¹²²

Sondringen mellom i og utenfor selskapsforhold virker unaturlig. Det burde ikke spille noen rolle for begrensningsretten dersom man omdannet et personlig eiet rederi til et aksjeselskap. Regelen viser at domstolene lettere har villet akseptere den individuelle skipseiers rett til ansvarsbegrensning, noe som trolig har bakgrunn i at disse ikke kan begrense risikoen til den investering de har foretatt.

Innenfor selskapsforhold viser de amerikanske domstolene betraktelig mindre sympati for rederiene ved å foreta vid identifikasjon. Selv handlinger begått av underordnede personer kan føre til tap av retten til ansvarsbegrensning.¹²³ De amerikanske reglene setter således rederen i en dårligere posisjon enn engelske og norske regler.

Amerikansk rettspraksis viser at det avgjørende ofte er hva slags myndighet og ansvar en person har i det konkrete tilfellet (altså funksjonsbestemt), i motsetning til hvilken stilling vedkommende innehar.¹²⁴ Dette gjør at det er vanskelig å oppstille noen faste og klare regler for hvem som identifiseres med rederen. Amerikansk rettspraksis gir imidlertid noen forholdsvis klare retningslinjer for hvilke personer som identifiseres med rederiet.

Også i amerikansk rett vil feil begått av en deltager i et partrederi gå utover de øvrige deltagerne.¹²⁵ Videre er alle ledende stillinger i et selskap gjenstand for identifikasjon.¹²⁶

Rederiet blir også identifisert med sin inspektør ("marine superintendent").¹²⁷ Hvorvidt det etter norsk rett foretas identifikasjon mellom rederen og inspektøren er imidlertid ikke

¹²² Se *The Marine Leopard*, *Olson v. Luckenbach*, 279 F.2d 662, 1960 AMC 1230

¹²³ Se for eksempel *Amoco Cadiz Limitation Process*, 1992 AMC 914 (7th Cir. 1992)

¹²⁴ Se Chen (2001) s 63

¹²⁵ *Complaint of Falkiner*, 716 F. Supp. 895, 1989 AMC 796

¹²⁶ *Wolley* (1997) 5-14 (*Benedict on admiralty*, nr. 3), *Rønneberg* (1983) s 9

avklart. I juridisk teori fremgår det at feil begått av en teknisk inspektør, trolig blir betraktet som egenfeil.¹²⁸

Etter engelsk rett foretas det ikke identifikasjon overfor inspektøren. Engelske domstoler er generelt mer restriktive på dette felt.¹²⁹ Selv om inspektørene gjør et svært viktig arbeid og de normalt opptrer selvstendig, står de i et typisk underordningsforhold og vil heller ikke bli betegnet som noe utøvende organ for rederen. Mye taler derfor for å følge den engelske løsningen, og ikke foreta identifikasjon overfor inspektøren i norsk rett. Det er også mer nærliggende å følge den engelske løsningen fremfor den amerikanske med tanke på at både England og Norge har ratifisert 1976-konvensjonen og USA har holdt seg utenfor.

I USA er det klart at dersom en person eller et kompetent organ har fått fullmakt til å handle på et visst område, skal dette forstås slik at vedkommende har fått bestemmende myndighet på dette området. Følgelig vil identifikasjon skje. Den underordnedes gjøremål må imidlertid være av et visst omfang, jf. *The Trillora II*.¹³⁰ Også viktigheten av det tildelte ansvar vil spille en viss rolle, for eksempel vil gjerne arbeid som gjelder omsorgen og kontroll over skipet føre til identifikasjon.¹³¹

De norske forarbeidene til sjøloven bygger også klart på en forutsetning om at feil begått av andre enn rederiets toppledelse kan regnes som egenfeil dersom vedkommende har fått delegert selvstendig avgjørende myndighet.¹³² Man vil imidlertid ikke gå så langt som amerikanerne og foreta identifikasjon langt nedover i selskapshierarkiet.

¹²⁷ *Illinois Constructors Corp. v. Logan Transp., Inc.*, 715 F.Supp. 872 (N.D. Ill. 1989)

¹²⁸ Falkanger/Bull (2004) s. 165

¹²⁹ Falkanger/Bull (2004) s. 165

¹³⁰ 1948 AMC 132, EDSC

¹³¹ *Continental Oil Company v. Bonanza Corporation*, 706 F.2d 1365 (5th Cir. 1983)

¹³² NOU 1980:55 s. 21

Et eksempel på et tilfelle hvor delegert myndighet førte til bortfall av rederens begrensningsrett, er den svenske høyesterettsavgjørelsen inntatt i ND 1979 s. 27 (Despina DK). I denne saken var avgjørende myndighet delegert til skipets kaptein. Også innen P&I forsikring er det praksis å foreta identifikasjon hvor avgjørende myndighet er delegert videre.¹³³

2.5 Begrensningsmåten

2.5.1 Innledning

I dette kapittelet skal jeg se nærmere på hvordan begrensningsbeløpene beregnes, og hvordan begrensningen gjennomføres. Her er det stor prinsipiell forskjell mellom de to regelsettene. I mens de norske reglene fastsetter begrensningsbeløpet etter et skjematisk system (tonnasjesystemet), innebærer de amerikanske reglene at beløpet fastsettes ut i fra skipets verdi i det enkelte tilfelle.

For å oppnå mest mulig ensartethet mellom konvensjonslandene fastsettes sjølovens begrensningsbeløp i Special Drawing Rights (SDR).¹³⁴ Ettersom de amerikanske reglene ikke følger noen internasjonal regulering er det her U.S. Dollar som anvendes som valutaenhet.

¹³³ Gold (2002) s. 134

¹³⁴ Se sjøl. § 505. Reservevaluta fastsatt av det Internasjonale Valutafond (IMF). Valutaen består av et veid gjennomsnitt av amerikanske dollar, euro, japanske yen og britiske pund. Se <http://fx.sauder.ubc.ca/SDR.html>

2.5.2 Generelt om fastsettelsen av begrensningsbeløpene

Konvensjonens begrensningsregler følger tonnasjesystemet slik at begrensningsbeløpet fastsettes ut i fra skipets størrelse.¹³⁵ Denne begrensingsmåten stammer fra eldre britiske regler,¹³⁶ og er nå den rådende internasjonalt.¹³⁷

Målingen av skipets størrelse skjer i henhold til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen av 1969, se sjøl. § 175 nr. 6. Ved skip opp til 2000 tonn er begrensningsbeløpet fast, se § 175 nr. 2 og 3. Ved større skip enn dette skjer det et påslag i ansvarsbeløpene. Påslagene er mindre jo større skipet er. Etter § 175a skjer det påslag for skip som er større enn 1000 tonn.

Begrensningsbeløpet for passasjerskadekravene beregnes imidlertid ut i fra hvor mange passasjerer det enkelte skip er sertifisert for å føre, jf. sjøl. § 175 nr. 1. Se nærmere under punkt 2.5.3.

Den amerikanske beregningsmåten for begrensningsbeløpet skiller seg vesentlig fra reglene i sjøloven og 1976-konvensjonen. Ifølge Limitation of Liability Act § 183(a) skal rederens erstatningsansvar ikke overstige "the amount or value of the interest" i skipet, med tillegg av "freight then pending". Det er altså skipets verdi med dets tilhørende frakt som er avgjørende for beregningen av begrensningsbeløpet. Denne begrensningsmetoden stammer fra det franske abandonsystemet og det tyske sjøpantsystemet.¹³⁸

¹³⁵ I motsetning til tidligere regler som knyttet begrensningen til "sjøformuen", altså verdien av skipet med tillegg av opptjent frakt. Dette var gjeldende rett frem til 1933 i Norden. Se Brækhus/Rein (1993) s. 522

¹³⁶ Klæstad (1920) s. 28

¹³⁷ Chen (2001) s. 83

¹³⁸ Chen (2001) s. 82, Lund (1968) s. 301

Det er særlig bemerkelsesverdig at det er skipets verdi på slutten av reisen som er avgjørende for beløpets størrelse (the voyage rule).¹³⁹ Skadelidte risikerer altså å ikke få erstatning i det hele tatt dersom skipet blir totalskadet eller tapt.

Hva gjelder frakten ("freight then pending"), er det uttalt i rettspraksis at det skal foretas en vid tolkning til fordel for skadelidte.¹⁴⁰ Videre er det fastsatt at fraktbegrepet skal tolkes til å omfatte alt som inntjenes i forbindelse med transporten.¹⁴¹

Erstatningsoppgjøret etter Titanic-ulykken gir et eksempel på et tilfelle hvor de amerikanske begrensningsreglene kom til anvendelse.¹⁴² I denne saken var begrensningsfondet vesentlig lavere enn det samlede erstatningskravet på \$22.000.000. Ettersom skipet var tapt, ble begrensningsbeløpet fastsatt til verdien av livbåtene med tillegg av frakt. Dette resulterte i et begrensningsfond på \$91.805,54.¹⁴³

Et annet tilfelle hvor begrensningsbeløpet kunne blitt veldig lavt var i *The Torrey Canyon*.¹⁴⁴ Denne saken gjaldt en oljetanker som gikk på grunn og dermed forårsaket omfattende oljesøl. For å redusere forurensningen ble tankeren bombet og senket. Det eneste som var igjen av verdi var en livbåt, og begrensningsfondet skulle følgelig blitt fastsatt til dennes verdi på \$50. Man valgte imidlertid å fravike reglene i dette tilfellet, og det samlede oppgjøret ble fastsatt til £3.000.000.¹⁴⁵ De alvorlige konsekvensene av denne

¹³⁹ *Norwich & N.Y. Transp. Co. v. Wright*, 80 U.S. 104 (1871). Se nærmere om "the voyage rule" under punkt 2.5.4

¹⁴⁰ *The Main v. Williams*, 152 U.S. 122, 14 S.Ct. 486 (1894)

¹⁴¹ *Complaint of Caribbean Sea Transport Ltd*, 748 F.2d 622, 1985 A.M.C. 1995

¹⁴² *Ocean Steam Navig. Co v. Mellor (The Titanic)*, 233 U.S. 718 (1914)

¹⁴³ Chen (2001) s. xv

¹⁴⁴ *In re Barracuda Tanker Corp.*, 281 F.Supp. 228, 1968 A.M.C. 1711

¹⁴⁵ Chen (2001) s. xvi

ulykken ga støttet til Ansvarkonvensjonen av 1969 og Fondskonvensjonen av 1971 for oljesølskader.¹⁴⁶

2.5.3 Nærmere om personskadekravene

Som nevnt blir personskadekravene tilgodesett høyere ansvarsgrenser etter både de amerikanske og norske globalbegrensningsreglene.

Sjølovens begrensningsbeløp for personskader er delt inn i to forskjellige kategorier, se § 175 nr 1 og nr 2. For skader på skipets egne passasjerer er det satt et ansvarstak ut ifra skipets kapasitet, jf. nr 1. Dersom skipet for eksempel har plass til 100 passasjerer, blir begrensningsbeløpet satt til 17 500 000 SDR. Dette vil utgjøre ca 155 575 000 NOK.¹⁴⁷ Det vil ikke ha noe å si hvor mange passasjerer som faktisk er ombord i skipet på ulykkesreisen. Denne regelen kommer særlig skadelidte til gode hvor det er snakk om et forholdsvis lite passasjerskip som har kapasitet til å frakte mange, typisk passasjerferger. I slike tilfeller vil kapasitetsregelen føre til et høyere begrensningsbeløp enn hva som ville fulgt av en tonnasjeregel.

For øvrige personskader er ansvarsgrensen satt til et beløp på 2.000.000 SDR som øker ut i fra skipets størrelse, jf. § 175 nr. 2. Dette begrensningsbeløpet vil typisk komme til anvendelse for passasjerer eller mannskap på det påseilte skip.¹⁴⁸ Overskytende personskadekrav som ikke dekkes etter § 175 nr. 2, blir dekket under bestemmelsens nr. 3 på lik linje med andre krav, jf. § 176 annet ledd.

¹⁴⁶ International convention on civil liability for oil pollution damage (CLC) og International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage.

¹⁴⁷ Etter en kurs på 8,89 den 12. september 2008, jf. www.norges-bank.no

¹⁴⁸ Falkanger/Bull (2004) s. 167

I USA oppstod særbehandlingen av personskadekravene som følge av sterke reaksjoner etter *The Morro Castle*-ulykken.¹⁴⁹ Det oppstod brann på SS Morro Castle da skipet var på vei fra Cuba til New York i september 1934. Skipet ble totalskadet, og hele 137 mennesker mistet livet. Begrensningsfondet ble følgelig langt fra tilstrekkelig til å dekke de samlede erstatningskravene.

Resultatet av denne ulykken var at man tilføyde de såkalte "loss of life amendments" i den amerikanske begrensningsloven.¹⁵⁰ Ett av disse lovtilleggene innebærer at den begrensningsberettigede må stille med et ekstra fond på opptil \$420 per tonn av skipets tonnasje dersom det opprinnelige begrensningsfondet ikke dekker hele kravet, jf. § 183(b).¹⁵¹ Personskadekravene er derfor alltid sikret en viss dekning, og står slik i en særstilling i forhold til tingskadekravene.

2.5.4 Avgrensningen av det enkelte begrensningstilfelle

Kravene som skal begrenses må ha oppstått ved "en og samme hendelse", jf. sjøl. § 175 nr 4. Hvilke skadefølger som stammer fra samme hendelse kan være vanskelig å fastlegge. To ulykker som skjer rett etter hverandre i tid kan være to forskjellige hendelser, se ND 1971 s. 199 Esbern Snare. Ved fastleggelsen av om det i det konkrete tilfelle foreligger en eller flere hendelser er det belysende å se på hva som forårsaket ulykkene. Hvis det er en og samme årsak til flere ulykker innen kort tid, taler mye for at det blir betegnet som "en og samme hendelse".¹⁵² Samme betraktningssmåte er lagt til grunn i engelsk og amerikansk rett.¹⁵³

¹⁴⁹ New York & Cuba Mail S.S. Co. v. Continental Ins. Co. of New York, 32 F.Supp. 251, 1940 A.M.C 366

¹⁵⁰ Se § 183 b-f

¹⁵¹ Beløpet var opprinnelig \$60, men ble høynet til \$420 i 1984

¹⁵² Se ND 1987 s. 160 NH Ny Dolsøy og ND 1984 s. 129 NH Tønsnes

¹⁵³ Se *The Lucullite*, 33 Ll. L. Rep. 187 (1929), In re Alva Steamship Co., 262 F.Supp. 328, 1967 AMC 2363 (1966)

I USA ble denne såkalte ”distinct occasion rule” innført ved tilleggsbestemmelsene til Limitation of Liability Act i 1936.¹⁵⁴ Regelen gjelder imidlertid kun for personskadekrav.¹⁵⁵

Hva gjelder øvrige typer av krav, fastsettes begrensningsfondet etter ”the voyage rule”.¹⁵⁶ Alle krav som stammer fra en og samme reise skal begrenses under det samme fond. Hva som regnes som en reise (”voyage”) må bedømmes konkret i det enkelte tilfelle. I høyesterettsdommen *The La Bourtagne*,¹⁵⁷ som gjaldt et skip som hadde regelmessige turer frem og tilbake mellom New York og Harve, ble hver enkelt av reisene frem og tilbake regnet som separate reiser. Derimot ble en tur-retur reise regnet som en og samme reise i *The William J. Riddle*.¹⁵⁸ Det avgjørende synes å være om skipet lastes på nytt før tilbakereisen. I slike tilfeller blir det trolig snakk om to reiser. Hvor skipet skal foreta flere leveringer i forskjellige havner kan alle disse leveringene bli regnet for å ha blitt foretatt under den samme reise, jf. *The San Simeon*-saken.¹⁵⁹ Spørsmålet må således bedømmes ut i fra hva som i det enkelte tilfelle er mest hensiktsmessig å karakterisere som en og samme reise.

Ettersom ”the voyage rule” innebærer at det er skipets verdi på slutten av hver enkelt reise som legges til grunn for begrensningsfondet, fører dette til en vesentlig avkortning av erstatningskravene dersom det skjer flere ulykker i løpet av samme reise.¹⁶⁰

¹⁵⁴ Se § 183d

¹⁵⁵ Chen (2001) s 94. Disse kravene er således gitt bedre mulighet for dekning dersom det skjer flere ulykker på samme reise. Her ville ”the voyage rule” kunne virke urimelig.

¹⁵⁶ Chen (2001) s 100

¹⁵⁷ 210 U.S. 95 (1908)

¹⁵⁸ 111 F.Supp. 657 (1953)

¹⁵⁹ 63 F.2d 798, 1933 AMC 489 (1933)

¹⁶⁰ Se for eksempel *The Great Western*, 118 U.S. 520 (1886)

2.5.5 Begrensningsfondet

Globalbegrensningskonvensjonen av 1976 har overlatt til kontraktsstatene å fastsette hvorvidt opprettelse av begrensningsfond skal være nødvendig, jf. art. 10 (1). Etter sjøloven er dette ikke noe krav, jf. § 180. Det er allikevel en fordel å opprette et slikt fond. Opprettelsen av begrensningsfond innebærer at rederen unngår risikoen for at det etter et oppgjør melder seg flere kreditorer. Ettersom disse kreditorene også må få dekning for sine krav, vil mangel på begrensningsfond føre til at rederen til sammen må ut med mer enn globalbegrensningsbeløpet. Øvrige prosessrettslige aspekter ved krav om ansvarsbegrensning er også overlatt til den enkelte konvensjonsstat, se konvensjonens art. 10 (3) og art. 14.

Etter de amerikanske reglene er rederen pliktet til å innbetale begrensningsbeløpet til rette domstol, eventuelt til oppnevnt "trustee" ("bobestyrer"), eller stille tilsvarende sikkerhet, se Limitation Act § 185 og Supplemental Rule F i Federal Rules of Civil Procedure. Således vil det alltid opprettes et begrensningsfond i de amerikanske begrensningssakene. Videre er rederen forpliktet til å betale eller sikre det beløp som domstolen til enhver tid finner nødvendig, § 185 litra a.

Supplemental Rule F(1) setter en tidsfrist på seks måneder for påberopelse av ansvarsbegrensning. Fristen begynner å løpe når rederen mottar et skriftlig varsel ("written notice") om erstatningskravet. Kriteriet for fristens begynnelse har skapt en rekke tvister i amerikansk rett, og gjelder konkretiseringen av det skriftlige kravet.¹⁶¹

Så vidt meg bekjent er det ingen tilsvarende frist etter norsk rett. Det kan imidlertid tenkes at et krav om ansvarsbegrensning er underlagt foreldelsesregler. Sjølovens spesielle foreldelsesregler i § 501 nevner ingen ting om foreldelse av krav om ansvarsbegrensning, og spørsmålet synes ikke å være behandlet i juridisk teori eller rettspraksis. Sjølovens løsning er at øvrige fordringer enn de som er nevnt i § 501, reguleres av de alminnelige

¹⁶¹ Se nærmere Chen (2001) s. 116

regler i foreldelsesloven, jf. § 502. Spørsmålet synes derfor å bero på om et krav om ansvarsbegrensning er å regne som en ”fordring på penger”, jf. foreldelsesloven § 1. Et krav om ansvarsbegrensning er prinsippet en innsigelse mot full betalingsplikt. Kravet kan således neppe anses som en selvstendig fordring. Innsigelser mot betalingsplikt er normalt ikke underlagt foreldelsesregler, men i stedet reklamasjons- eller melderegler. Ettersom sjøloven ikke oppstiller noen reklamasjons- eller meldeplikt, er det etter min mening mest naturlig at et krav om ansvarsbegrensning består så lenge rederens forpliktelse til å betale erstatning ikke er foreldet.

Sjølovens globalbegrensningsregler kommer kun til anvendelse hvor det samlede ansvar for rederen overstiger de beløpsgrenser som er satt i sjøl. § 175 og 175a. Dersom dette skjer må de skadelidte ta til takke med en forholdsmessig del av begrensningssummen.¹⁶² Fordelingen minner således om et konkursoppgjør. Tilsvarende oppgjør (såkalt ”concursum”) finner vi også i det amerikanske begrensningssystem.¹⁶³

¹⁶² Falkanger/Bull (2004) s. 166

¹⁶³ Se Limitation of Liability Act § 184

3 Rettspolitiske vurderinger

3.1 Innledning

I denne delen skal jeg drøfte hovedproblemstillingen for avhandlingen, nemlig om det er behov for globalbegrensningsregler i dagens skipsfart. Utviklingen som har foregått innen bransjen gir grunn til å betvile tidligere begrunnelser bak begrensningssystemet. Reglene krever også stadig endringer, og flere typer av skader og tap har blitt løftet ut av globalbegrensningssystemet.¹⁶⁴ Videre har flere juridiske forfattere stilt seg tvilende til begrensningsreglene og deres berettigelse. Særlig i USA ser vi en trend i retning av restriktiv anvendelse av globalbegrensning. Alt dette gir foranledning til en vurdering av om reglene fortsatt er velbegrunnet og hensiktsmessige i vår tid. Jeg skal i det følgende foreta en vurdering av de opprinnelige begrunnelsene bak reglene, for å se om disse fortsatt gjør seg gjeldende. Deretter vil jeg vurdere om reglene eventuelt bør endres eller fjernes helt.

3.2 Globalbegrensningsreglenes hovedbegrunnelser og vurderinger av disse¹⁶⁵

Rederens rett til ansvarsbegrensning bygger på lang tradisjon og må på denne bakgrunn ses å stå sterkt i den internasjonale skipsfart. Det kan allikevel tenkes at begrensningssystemet er modent for revisjon. Selv om reglene er utbredt i internasjonal sammenheng og har lang historie bak seg, er ikke dette tilstrekkelig til å begrunne globalbegrensningens eksistens.

¹⁶⁴ For eksempel oljesøl etter Ansvarskonvensjonen og farlig gods etter HNS-konvensjonen

¹⁶⁵ Se også Wetterstein (1980) for en utførlig behandling av begrunnelsene bak reglene og en vurdering av disse

Selv om begrensingsreglene har endret innhold gjennom tidene, må hovedbegrunnelsene i det vesentlige sies å ha vært de samme. Det er disse begrunnelsene som i det følgende blir vurdert opp mot dagens forhold.

3.2.1 Manglende kommunikasjons- og kontrollmuligheter

Tanken om at rederens ansvar burde være begrenset oppstod allerede i middelalderen.¹⁶⁶ Før denne tid var rederne stort sett med på skipsreisen og kunne slik ha kontroll med hva som skjedde ombord. Da rederne senere stadig ble mer velstående og gjerne skaffet seg flere skip, ble det vanskelig å kontrollere mannskapets handlinger. Ledelsen av skipet ble overført til en skipsfører, og ettersom man på denne tiden savnet effektive kommunikasjons- og kontrollmuligheter opplevde rederen en større risiko enn tidligere.¹⁶⁷

Dette var en av årsakene til at man ønsket å begunstige rederen med ansvarsbegrensning. Slik ville ikke følgene av besetningens feil bli så tyngende for rederen. Begrunnelsen må derimot sies å ha blitt svekket i løpet av årene. Rederen har gjennom utviklingen av kommunikasjonssystemer oppnådd bedre kontroll- og instruksjonsmuligheter over skipets besetning. Selv om det fortsatt er utfordringer forbundet med å kontrollere alle handlinger som foretas på et skip, må disse være lettere å overkomme under dagens forhold.

3.2.2 Risikofylt transportgruppe

Ett av de kanskje vanligste argumenter for rederens ansvarsbegrensning er det faktum at skipsfarten er en risikofylt transportgren. En skipsulykke kan forårsake meget store tap, og således høye erstatningskrav mot rederen. Man har fryktet at denne høye risikoen for tap vil svekke og kanskje ødelegge skipsnæringen. Begrensingsreglene ble sett på som et nyttig

¹⁶⁶ Brækhus (1968) s. 191

¹⁶⁷ Se historisk oversikt i Klæstad (1920) s. 1 flg.

redskap for å begrense denne risikoen. Det var særlig de ruinerende følger av katastrofetilfeller man ønsket å beskytte rederen mot.¹⁶⁸

Det må være klart at skipsfarten fortsatt er en risikofylt transportbransje. På den annen side har rederens stilling som følge av økonomisk og teknisk utvikling blitt vesentlig forbedret i nyere tid. Bedre navigasjonsutstyr og øvrig teknisk utstyr har bedret forutsetningene for en sikker trafikk på havet. Også skipene i seg selv er bedre rustet for den enkelte reise. Men i de tilfeller hvor det først skulle gå galt, vil man også med dagens forhold kunne oppnå svært store tap. Skipene har blitt større og rommer derfor last av høyere verdi enn tidligere. Økt trafikk skaper også stor risiko for kollisjoner. Alt i alt er det derfor ikke sikkert at rederen på dette punkt er noe særlig bedre stilt enn tidligere.

3.2.3 Sikre investering og styrke konkurransekraften

Ansvarsbegrensningsreglene var også et middel for å fremme investering i skipsnæringen og sikre dens utvikling. Reglene skulle bidra til økt stabilitet og gjøre det mindre betenkelig å satse på skipsfart. Det er derimot hevdet at oppmuntringen til å investere i skipsfarten ikke lenger er en gyldig grunn for ansvarsbegrensning. Denne moderne tankegangen går ut på at man anser forsikringsdekning som et tilstrekkelig bøtemiddel mot skipsfartens risikable karakter.¹⁶⁹ Dette forutsetter imidlertid at forsikringsdekning gjøres mulig uten altfor høye premier, se videre punkt 3.2.6.

¹⁶⁸ Paradoksalt er her at i motsetning til i andre næringer hvor bedriftens farlighet blir brukt som argument for et skjerpet ansvar, blir det for rederinæringen påberopt til fordel for et begrenset ansvar, jf. det objektive bedriftsansvar, se Lødrup (2005) s. 171-172. Her blir argumentet imidlertid brukt i forbindelse med ansvarsomfang i motsetning til å begrunne et strengere ansvarsgrunnlag (objektivt ansvar), slik at de to hensynene ikke nødvendigvis utelukker hverandre.

¹⁶⁹ Seward (1986) s. 162-163

Man ønsket også å styrke de nasjonale handelsflåtenes internasjonale konkurransekraft. Etter min mening er dette argumentet kun egnet til å begrunne harmoniserte regler, og ikke nødvendigvis en begrensningsrett.¹⁷⁰

3.2.4 Rettferdighetshensyn

Også rettferdighetshensyn har blitt fremmet til fordel for globalbegrensningsreglene.¹⁷¹ Det har blitt hevdet at rederen har behov for begrensningsregler som en motvekt til det strenge erstatningsansvaret han er pålagt. Det er imidlertid tvilsomt om denne argumentasjonen kan tillegges noen særlig vekt. Rederens erstatningsansvar er ikke spesielt strengt.

Ansvarsgrunnlaget er basert på culpa, i motsetning til en hovedregel om objektivt ansvar som i for eksempel vegfraktloven og luftfartsloven.¹⁷² Ettersom disse lovene ikke inneholder globalbegrensningsregler, synes det heller urettferdig at rederen er stilt i en slik særposisjon. Sjøfartsnæringen står som andre transportnæringer nærmest til å bære de økonomiske følgene av de skader den forårsaker. Etter min mening kan derfor ikke rettferdighetshensyn tas til inntekt for et slikt begrensningssystem.

3.2.5 Effektivt system for ansvarsdeling

Globalbegrensningsreglene byr på et effektivt system for ansvarsdeling mellom interessentene i skipsnæringen. Ansvar blir gjennom P&I forsikringen¹⁷³ fordelt mellom aktørene på redersiden, og eventuelt overskytende ansvar blir lagt på skadelidte. Ettersom en lasteier har stor interesse av å kunne transportere sine varer med skip, kan det hevdes at han bør ta del i den risiko slik transport innebærer. Dette argumentet kan imidlertid møtes med at det er rederen som er nærmest til å bære de kostnader som er forbundet med sin

¹⁷⁰ Se også Wetterstein (1980) s. 53 som stiller seg kritisk til om reglene egentlig har virket investeringsfremmende og hjulpet på den internasjonale konkurransekraft

¹⁷¹ Lund (1968) s. 306

¹⁷² Se veifraktloven § 27 og luftfartsloven § 10-19.

¹⁷³ Se punkt 3.2.6

transportvirksomhet. Det er mer naturlig at transportøren medberegner en viss risiko i den frakt han krever.

Videre vil også et ubegrenset ansvar innebære at tapet pulveriseres. Ansvarsforsikringen vil også her fordele tapet ved hjelp av International Group of P&I Clubs og deres gjenforsikring.¹⁷⁴ Forsikringskostnadene vil til syvende og sist påvirke prisene for rederens kunder, og deretter konsumentene av de transporterte varer.¹⁷⁵

3.2.6 Forsikringshensynet

Det har også skjedd en betraktelig utvikling på forsikringsrettens område. Rederen har i dag gode muligheter for dekning av sitt ansvar. Dagens ansvarsforsikringer er imidlertid bygget på at rederen er berettiget til ansvarsbegrensning.¹⁷⁶ Det kan derfor spørres om rederen vil ha like gode forutsetninger for å få dekning for et mer vidtgående eller ubegrenset ansvar. Av hensyn til rederiene er det viktig at det gjøres mulig å forsikre sjøfartsvirksomheten uten altfor høye premier.¹⁷⁷ Det er derfor trolig hensynet til forsikringsdekning som i dag best begrunner globalbegrensningsreglene.

Den sentrale ansvarsforsikring for rederen er den såkalte P&I forsikringen. Organiseringen av P&I klubbene gjennom The International Group of P&I Clubs¹⁷⁸ innebærer at ansvaret fordeles mellom de 13 klubbene som inngår i gruppen.¹⁷⁹ Disse forsikringsselskapene står også sterkt med tanke på at de i stor utstrekning gjenforsikrer ansvaret sitt og slik oppnår

¹⁷⁴ Se nærmere punkt 3.2.6

¹⁷⁵ Se også til sammenligning ansvarsdelingen ved bruk av begrensningsfond for oljesølansvar, punkt 3.4.2.3

¹⁷⁶ Se Skuld: Statutes & Rules, punkt 32 (www.skuld.no), og Gard: Statutes & Rules, Rule 51 (www.gard.no) for eksempler på forsikringsvilkår som påberoper rederens ansvarsbegrensning

¹⁷⁷ Prinsippet om "insurability", se f.eks. Blom (1985) s. 25

¹⁷⁸ Se www.igpandi.org

¹⁷⁹ Gjennom en såkalt "Pooling Agreement", se definisjon i f.eks Appendix I til Skulds Statutes & Rules

god risikospredning.¹⁸⁰ Mye taler derfor for at disse forsikringsselskapene har god kapasitet til å dekke redernes erstatningsansvar.

Selv om det kan tenkes at P&I selskapene har mulighet til å tilby en ubegrenset ansvarsforsikring til en overkommelig premie,¹⁸¹ er det grunn til å tro at de vil være restriktive med dette. CEFOR¹⁸² hevder at de økede krav mot P&I klubbene de siste årene gjør at systemet med ansvarsbegrensning er nødvendig.¹⁸³ En av begrunnelsene til dette standpunktet er hensynet til forsikringsdekning. Hvorvidt dette er holdbart er vanskelig å avgjøre uten mer vidtgående analyser. Muligheten for rimelige forsikringsordninger vil avhenge av P&I klubbens vurderinger av risiko og omfanget av forsikringsutbetalinger. Dette vil igjen avhenge av antall skadetilfeller, som selvfølgelig er vanskelig å forutse. I hvilken grad et eventuelt ubegrenset ansvar vil påvirke ansvarsforsikringene er derfor umulig å fastslå her. Noe som derimot kan sies med større sikkerhet er at dagens begrensningsbeløp neppe svarer til P&I klubbens kapasitet til å dekke rederens erstatningsansvar.

Det er interessant å se at det både i NOU 2002:15¹⁸⁴ og Ot.prp.nr.79 (2004-2005)¹⁸⁵ legges til grunn at en økning av ansvarsgrensene for opprydningstiltak etter sjøulykker ikke vil gi noen klar økning i forsikringskostnadene.¹⁸⁶ Selv om det er stor forskjell på økning av ansvarsgrenser og innføring av et ubegrenset globalansvar, gir dette en viss støtte til

¹⁸⁰ Wetterstein (1980) a. 59 og 245. Se for eksempel:

http://www.gard.no/portal/page/portal/GardNO/DivCommon/PrinterFriendly?p_d_i=-121&p_d_c=&p_d_v=12918

¹⁸¹ Se også Wetterstein (1980) s. 253 og Wetterstein (2004) s. 255

¹⁸² Sjøassurandørenes Centralforening (www.cefor.no)

¹⁸³ Se foreningens høringsuttalelse angående økning av ansvarsgrensene i sjøl. § 175a:

www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2008/hoyring---auke-i-ansvarsgrensene-i-sjolo/horingsuttalelser-2.html?id=501802

¹⁸⁴ Se s. 44

¹⁸⁵ Se punkt 3.5.1

¹⁸⁶ Se sjøl. § 175a

argumentet om at forsikringsselskapene vil ha mulighet til å dekke et ubegrenset ansvar uten at premiekostnadene nødvendigvis skyter i været.

Økte forsikringsutbetalinger over tid vil kunne føre til økte premiekostnader for rederne. I denne sammenheng er det interessant å se at ansvarsforsikringskostnadene stort sett utgjør kun en liten del av de totale driftskostnadene knyttet til skipet.¹⁸⁷ Ett av de største norske registrerte rederiene melder at gjennomsnittskostnadene knyttet til ansvarsforsikring utgjorde ca 3 % av de totale driftskostnadene i 2007.¹⁸⁸ Størrelsen på disse kostnadene passer således dårlig som argument for å fastholde på systemet med globalbegrensning.

Dersom man avskaffer globalbegrensningsreglene, vil ikke dette nødvendigvis være så kritisk for P&I klubbene. I slikt fall kan de velge å operere med en forsikringssum i stedet. Dette er den alminnelige løsning for ansvarsforsikringer. Ved hjelp av en forsikringssum kan assurandørene sette et tak for hvor mye de er villige til å dekke ut i fra forsikringsmarkedets kapasitet. En slik ordning innebærer også at rederens forsikringskostnader blir mindre enn om et ubegrenset ansvar skulle forsikres. Rederen blir således sittende med risikoen for å måtte dekke det eventuelle ansvar som skulle overstige forsikringssummen. Det er tvilsomt om det kan fremmes betenkeligheter til dette, særlig med tanke på at begrensningsregler innebærer at skadelidte må dekke tapet isteden.¹⁸⁹

Vi ser av dette at det trolig er mulig å innføre et ubegrenset ansvar uten altfor tyngende følger for rederinæringen.¹⁹⁰ Ordningen med globalbegrensning synes også i forsikringssammenheng å miste deler av sin berettigelse.

¹⁸⁷ Wetterstein (1980) s. 252. Hans konklusjon bygger imidlertid på undersøkelser knyttet til de tidligere begrensningskonvensjonene

¹⁸⁸ Øvrige rederier jeg har vært i kontakt med melder at ansvarsforsikringskostnadene ligger på gjennomsnittlig 2,5-5 % av driftskostnadene. Bøhler (2008) E-post

¹⁸⁹ Dersom man på tross av utviklingen den senere tid finner det nødvendig med en subsidiering av sjøtransportbransjen bør eventuelt dette dekkes av staten og ikke skadelidte. Se den amerikanske høyesterettsdommen *Maryland Casualty Co v. Cushing*, 347 U.S. 409 (1954) hvor dette foreslås

¹⁹⁰ Se også Wetterstein (2004) s. 255

3.2.7 Avsluttende bemerkninger

Sammenfatningsvis ser vi at det kan stilles tvil til flere av hovedbegrunnelsene bak begrensningsreglene. Dette tilsier ikke nødvendigvis at man bør avvise det begrensede rederansvar. Selv om forholdene har forandret seg er det fortsatt mulig å se positive virkninger av globalbegrensningsreglene. Det kan imidlertid spørres om disse virkningene gir tilstrekkelig grunnlag for reglenes eksistens.

De hensyn som i dag gir reglene en viss styrke, er etter min mening katastrofehensynet¹⁹¹ og hensynet til forsikringsdekning. Disse hensynene henger også nøye sammen. Dersom det uten globalbegrensning blir umulig å oppnå tilfredsstillende forsikringsdekning, vil realiteten kunne bli at ansvar ble stående uforsikret. Store katastrofer vil under slike forhold kunne føre til at rederier går konkurs. Ut i fra samfunnsmessige hensyn vil dette være meget kritisk.

På den annen side bør det kreves at rederiene klarer seg selv. Som jeg kommer tilbake til, er det videre flere sett av regler som er egnet til å beskytte rederen mot det ruinerende ansvar.¹⁹² Jeg er derfor i tvil om det etter dagens forhold er nødvendig å gi rederen ytterligere beskyttelse gjennom globalbegrensning. Dette bringer meg over på hensyn som etter min mening trekker i retning av et ubegrenset ansvar.

¹⁹¹ Se også Brækhus (1968) s. 200 som står igjen med katastrofehensynet som den beste rettferdiggjørelse for det begrensede rederansvar

¹⁹² Punkt 3.3.8

3.3 En radikal løsning: ubegrenset globalansvar

3.3.1 Innledning

Ettersom hovedbegrunnelsene bak globalbegrensningsreglene må anses å ha blitt svekket, vil jeg vurdere om den beste løsning vil være å avskaffe hele systemet. Jeg vil nedenfor peke på flere hensyn som kan tale for en slik løsning. Som vi skal se vil en avskaffelse av globalbegrensningen heller ikke innebære at rederen blir satt på bar bakke med tanke på begrensningsmuligheter. Her kommer de øvrige begrensningsreglene i sjøloven inn, i tillegg til unntaksreglene i den alminnelige erstatningsrett. Videre gir visse selskapsformer god beskyttelse for virksomheter med høy risiko.

3.3.2 Hensynet til prevensjon

Et ubegrenset globalansvar vil for det første trolig være mer egnet til å fremme hensynet til prevensjon. Skade på skip, last og passasjerer utgjør som oftest svært store økonomiske tap. Det er av særlig interesse for denne transportgrenen at man gjør alt man kan for å unngå ulykker og tap. Erstatningsansvar som sanksjon for å påføre andre et økonomisk tap er ment å ha en preventiv effekt, og skal motivere rederen til å gjøre alt han makter for å unngå at tap oppstår. Et system med globalbegrensningsregler vil kunne svekke denne preventive effekten. Ved store avskjæringer av ansvaret vil rederen ha et redusert insentiv til å motvirke at tap skjer.

En eventuell svekkelse av den preventive effekt kan delvis motvirkes ved en unntaksregel som vi finner i sjøl. § 174. Men som jeg har vært inne på tidligere, har denne unntaksregelen et svært snevert virkefelt. Terskelen for når rederen mister sin rett til ansvarsbegrensning er satt så høyt at det er tvilsomt om den er egnet til å påvirke den preventive effekten i positiv retning.

Det er imidlertid også grunn til å betvile den praktiske betydningen av prevensjonshensynet. Rederen vil trolig, uavhengig av begrensningsreglene, gjøre en god innsats for å unngå at tap skjer. På den annen side er det viktig at ansvaret er strengt dersom

man kan forvente flere avvergingstiltak fra rederens side. Med dagens snevre unntaksregel ser jeg grunn til å betvile om rederen har optimalt insentiv for å unngå tap. Jeg mener derfor at prevensjonshensynet taler i retning av et ubegrenset ansvar.

3.3.3 Hensynet til likhet

Likhetshensynet tilsier at det bør være et overordnet mål å ha mest mulig like erstatningsregler for de ulike transportgrupper. Dagens begrensningsregler innebærer indirekte en subsidiering av sjøtransporten. Det er derfor grunn til å betvile om rederens særstilling fortsatt er velbegrunnet. Det kan tenkes at tiden er moden for å vurdere et begrensningssystem som gir større likhet mellom transportaktørene.

Både luftfartsloven, veifraktloven og bilansvarsloven opererer med begrensningsregler for erstatningsansvar.¹⁹³ De inneholder derimot ingen regler om globalbegrensning. Ved å ta bort dette begrensningssystemet i sjøfarten oppnår man mer rettferdige regler transportaktørene imellom. Dette argumentet anføres også mot globalbegrensningsreglene i amerikansk rett.¹⁹⁴ Det kan derimot hevdes at skipstransport innebærer større risiko enn luft- og veitransport, og at dette minsker fordelene ved globalbegrensningsreglene. At skipstransporten innebærer større risiko enn transporten på vei, må trolig legges til grunn. Forholdet til risikoen ved lufttransport er derimot vanskeligere å fastsette. Det er grunn til å tro at det er større likhet i risikobildet her. Dette gjør at de vidt forskjellige regelsettene i henholdsvis luft- og sjøtransporten synes uoverensstemmende med tanke på hensynet til likhet i lovgivningen.

¹⁹³ Se luftl. § 10-22, veifrl. §§ 32-37 og bal. § 9

¹⁹⁴ Gilmore og Black (1975) s. 822 flg.

3.3.4 Hensynet til skadelidte

Av hensyn til skadelidte kan det også synes rart at rederne er gitt anledning til å begrense sitt samlede erstatningsansvar. Som nevnt tidligere er det rederen som er nærmest til å bære de tap som oppstår i forbindelse med transporten.

Det virker ulogisk at skadelidte risikerer å måtte dekke deler av et tap som ikke kan føres tilbake til årsaker han selv har rådighet over. Globalbegrensningsreglene innebærer i praksis at skadelidte betaler prisen for at rederne kan nyte godt av mindre risikable arbeidsforhold. Reglene fraviker også den alminnelige hovedregelen om at erstatning skal dekke skadelidtes økonomiske tap fullt ut. Et slikt unntak bør være velbegrunnet. Det er imidlertid grunn til å bemerke at det finnes unntak for full tapsdekning også i de alminnelige erstatningsrettslige regler, for eksempel lempning,¹⁹⁵ adekvans og utmålingsregler. Ofte har også skadelidte (typisk lasteeiere) sørget for forsikring i tilfelle tap. Det er derfor ikke nødvendigvis slik at skadelidte står så dårlig stilt. Globalbegrensningsreglene fører imidlertid til mer tilfeldige utfall enn de alminnelige erstatningsrettslige reglene. For eksempel vil en eventuell lempning av ansvaret være basert på en konkret rimelighetsvurdering, i motsetning til de mer faste kriterier som legges til grunn for globalbegrensningen.¹⁹⁶

3.3.5 Rettsøkonomiske hensyn

Ved å innføre et ubegrenset globalansvar slipper man det evige lovarbeidet med å høyne ansvars grensene til enhver tid. Forhøyning av ansvars grensene i globalbegrensningssystemet er stadig et tema for lovavdelingen. Nå senest i 2008 er det forslag om å høyne ansvars grensene for krav i anledning av opprydningstiltak, se sjøl. § 175a. Slike hyppige lovendringer koster samfunnet unødvendig mye bruk av tid og penger. På grunn av ønsket om internasjonal rettsenhet gjør dette hensynet seg særlig gjeldende på internasjonalt plan, hvor lovendringsprosessen også er mer omfattende.

¹⁹⁵ Skadeserstatningsloven § 5-2, se nærmere under punkt 3.3.8.2

¹⁹⁶ Se mer om lempning under 3.3.8.2

3.3.6 Hensynet til harmonisering

Sjøtransportrett er et internasjonalt felt med særlig behov for harmoniserte regler. Dette forenkler de etterfølgende erstatningsoppgjør betraktelig og forhindrer ”forum shopping”.¹⁹⁷ Ensartede regler sørger også for økt forutsigbarhet for rederen i forhold til omfanget av erstatningskrav han kan få mot seg. Når mulig ansvarsomfang er klarlagt, er det også enklere å oppnå forsikringsdekning.

Det kan hevdes at et ubegrenset globalansvar vil gjøre det lettere å oppnå internasjonal rettsenhet. Dette argumentet underbygges med at man slipper hyppige lovendringer, og dermed unngår at ansvarsgrensene blir forskjellige fra land til land. Det kan stilles spørsmål om det ikke foreligger andre metoder for å oppnå mer harmoniserte regler. Dagens globalbegrensningssystem er ikke helt optimalt på dette punkt. I Norge har man for eksempel vesentlig høyere ansvarsgrenser i sjøl. § 175a i forhold til de øvrige nordiske landene. Harmoniseringshensynets vekt er imidlertid avhengig av at man finner andre hensiktsmessige regler som det kan oppnås bred enighet om på det internasjonale plan.

3.3.7 Reglenes praktiske betydning

Flere av de store norskregistrerte rederiene opplyser at påberopelse av globalbegrensningen er et sjeldent foretagende. Dette er først og fremst fordi ansvaret i de fleste skadetilfeller ikke når opp til ansvarstaket.

Det kan imidlertid tenkes at rederiene unnlater å påberope globalbegrensning selv hvor ansvaret er høyt nok. Dette er først og fremst aktuelt ved de store passasjerskipsulykkene. Her er det grunn til å tro at rederiene ikke vil påberope seg begrensning på grunn av frykt for etterfølgende lovrevisjon. Bruk av reglene i slike tilfeller vil mest sannsynlig føre til

¹⁹⁷ ”Forum shopping” vil si at man velger å gå til sak ved den domsjurisdiksjon som praktiserer regler som best tilgodeser egne interesser. Se Falkanger/Bull (2004) s. 17

stor negativ publisitet og sette press på lovgiverne til å endre systemet. Rederiene, eller i praksis ansvarsforsikringsselskapene, ønsker neppe å risikere et slikt utfall dersom de har mulighet til å dekke ansvaret. Selv om dette er rene antagelser, finnes det eksempler på store skadetilfeller hvor ansvarsforsikringsselskapene viser stor tilbøyelighet til å dekke mer enn nødvendig.¹⁹⁸

For eksempel viser erstatningsoppgjøret etter Scandinavian Star ulykken at de skadelidte ble bedre stilt enn hva som ville vært tilfellet ved en strikt anvendelse av sjølovens regler.¹⁹⁹ Etter denne ulykken oppstod det en mengde erstatningskrav fra både overlevende og pårørende av de i alt 159 omkomne. Forsikringsselskapet Skuld og de skadelidte forhandlet seg frem til en minnelig løsning som innebar at erstatningsbeløpene ble fastsatt etter et standardisert mønster. Resultatet ble at de skadelidte mottok erstatningsbeløp som lå betydelig over hva som ville fulgt av den norske eller danske sjøloven. I tillegg ble personer som i utgangspunktet ikke var berettiget til erstatning tilgodesett dette.²⁰⁰ Selv om ansvaret etter denne ulykken neppe ble høyt nok til å påberope globalbegrensning, gir oppgjørsmåten antydninger om at forsikringsselskapene vil være restriktive med å begrense det samlede ansvar ved passasjerulykker.²⁰¹

Også i erstatningsoppgjøret etter ”Sleipner”-ulykken i 1999 valgte forsikringsselskapet å ikke påberope sjølovens begrensningsregler for passasjeransvar. Den største

¹⁹⁸ Se også Ot.prp.nr.79 (2004-2005) under punkt 4.1.1, hvor det uttales at tidligere lave ansvarsgrenser for passasjeransvar ikke har vært så problematisk fordi forsikringsselskapene i praksis betaler full erstatning uten å benytte ansvarsgrensene i sjøloven

¹⁹⁹ Se NOU 1994:20 punkt 4.10.3

²⁰⁰ Oppgjøret etter denne ulykken har også bakgrunn i at det forelå stor usikkerhet med hensyn til hvilke erstatningsregler som skulle komme til anvendelse. Skipet hadde tilknytning til både USA, Norge og Danmark. Et standardisert oppgjør ble derfor en enkel løsning. Videre fryktet Skuld at de skadelidte skulle reise søksmål i USA, hvor erstatningsbeløpene kunne blitt vesentlig høyere.

²⁰¹ Lignende erstatningsoppgjør ble også foretatt etter det tragiske Estonia forliset i 1994 hvor hele 852 mennesker mistet livet.

erstatningsutbetalingen etter denne ulykken var på 3,6 millioner kroner, noe som var mer enn det dobbelte av daværende ansvarsgrense i sjøl. § 422.²⁰²

Dette taler i retning av at globalbegrensningsreglene trolig har liten praktisk betydning ved store katastrofeulykker med passasjerskip.²⁰³ Også i USA viser rettspraksis at det sjelden blir snakk om å begrense ansvar for personskader. Her strekker domstolene seg langt for å konstatere egenfeil ("privity or knowledge"), og sikrer dermed at de skadelidte får full erstatning. I USA er det også vanlig at de potensielt ansvarlige rederne gir minnelige erstatningsoppgjør før skyldspørsmålet kommer opp for domstolene.²⁰⁴

3.3.8 Andre tilgjengelige begrensningsmåter

Ettersom det ikke kan legges skjul på at sjøtransport fortsatt er risikofylt, skal jeg i det følgende peke på andre begrensningsmåter som står rederen til disposisjon.

3.3.8.1 Begrensning gjennom selskapsform

Ved eventuell avskaffelse av globalbegrensningsreglene vil rederen fortsatt oppnå en god risikobeskyttelse gjennom visse selskapsformer. I denne forbindelse er det interessant å se at det trolig var bruk av en selskapsform som startet utviklingen av det begrensede rederansvar.²⁰⁵ Dette var det såkalte *commenda*, som oppstod i det 11. århundre. Denne selskapsformen gikk ut på at man overlot sine varer eller en sum penger til en tredjemann, som så brukte dette i sin handelsvirksomhet. Rederen kunne ved denne kontraktsformen

²⁰² Ot.prp.nr.79 (2004-2005) punkt 4.1.1. Det ble imidlertid neppe snakk om et samlet ansvar utover globalbegrensningsbeløpet i dette oppgjøret heller. Fergen var sertifisert for 358 passasjerer, og tallet på omkomne var 16.

²⁰³ Se nedenfor hvor jeg tar opp spørsmålet om slike krav eventuelt bør løftes ut av globalbegrensningssystemet.

²⁰⁴ Brækhus/Rein (1993) s. 526

²⁰⁵ Se Klæstad (1920) s. 3 flg. Brækhus (1968) s. 197, Wetterstein (1980) s. 19 flg.

tjene sin forholdsmessige del av utbyttet, og samtidig ikke risikere mer enn sitt innskudd, altså sin andel i skipet. Slik ble skipsføreren det prinsipale ansvarssubjekt. Denne selskapsformen gikk etter hvert ut av bruk, og ble avløst av andre metoder for ansvarsbegrensning.

I dag er det særlig aksje- og allmennaksjeselskap som gir mulighet for rederen til å begrense risikoen ved store erstatningskrav.²⁰⁶ I slike selskapsformer er det selskapet som sådan som holdes som ansvarssubjekt, og følgelig hefter rederen kun for innskutt selskapskapital.²⁰⁷ Aksjeselskapsformen er nettopp tilsiktet virksomheter som innebærer stor risiko. Videre gir den god kapitaltilgang.

Også kommandittselskapet er egnet til å begrense rederens ansvar. Selv om denne selskapsformen krever at minst én deltager (komplementaren) hefter ubegrenset, oppnår man begrensning ved at et aksjeselskap settes i komplementarstillingen. Slik kan selskapet dra nytte av den begrensning som aksjeselskapet innebærer, og man unngår i realiteten det ubegrensede ansvar. De øvrige deltagerne (kommandittistene) er tilgodesett et begrenset ansvar ved kun å hefte for deres innskudd, jf. selskapsloven (sel) § 1-2 første ledd litra e-g. Således oppnår man en fullverdig beskyttelse også gjennom denne selskapsformen.²⁰⁸

Det faktum at rederne kan benytte seg av selskapsinstituttet som beskyttelse mot vidtgående ansvar gjør at ytterligere begrensning gjennom globalbegrensningsreglene synes unødvendig. Over 70 prosent av de norske rederiene drives etter aksjeselskapsformen,²⁰⁹ og er derfor godt beskyttet mot tyngende erstatningskrav. Vi finner også lignende argumenter i amerikansk juridisk teori. Gilmore og Black hevder at både

²⁰⁶ Det er også aksjeselskapet som er mest anvendt i praksis, se Falkanger/Bull (2004) s. 129

²⁰⁷ Se aksjeloven (asl) §§ 1-1 annet ledd og 1-2 og allmennaksjeloven (asal) § 1-1 annet ledd nr. 1

²⁰⁸ Se også NOU 1973:8 s. 26 hvor beskyttelse gjennom kommandittselskapsformen brukes som argument til støtte for et ubegrenset objektivt ansvar

²⁰⁹ Falkanger/Bull (2004) s. 129

forsikringsmulighetene og den økte bruk av selskapsinstituttet gjør at globalbegrensningsreglene synes å være foreldet.²¹⁰

Det må bemerkes at selskapsformen gir dårlig beskyttelse mot konkurs. Begrensningsmåten fungerer heller ikke optimalt dersom rederiet eier flere skip. I slike tilfeller kan imidlertid rederiet opprette ett aksjeselskap per skip de eier. Ved slik selskapsstruktur er risikoen kun knyttet til det enkelte skip og dets eierselskap. Det overordnede selskapet (rederiet) unngår således at ulykker får økonomiske konsekvenser for hele virksomheten.²¹¹ Dette tilsier at selskapsformen gir god beskyttelse mot risikoen ved rederivirksomhet, selv ved det ruinerende ansvar.

3.3.8.2 Begrensning gjennom lempning

I dag har vi en generell lempningsregel for erstatningsansvar i skadeserstatningsloven § 5-2. Denne bestemmelsen innebærer at erstatningskrav kan settes ned helt eller delvis. Hvorvidt lempning skal foretas beror på de skjønsmessige momenter som er ramset opp i bestemmelsen. Lempning skal kun foretas i tilfeller hvor ansvaret er "urimelig tyngende", eller i "særlige tilfeller" hvor det er rimelig at skadelidte bærer en del av tapet, jf. § 5-2. Det er altså snakk om en snever unntaksregel. Det skal nok også mye til for at lempning foretas med dagens ansvarsbegrensningsregler. Lempning vil trolig bli mer aktuelt dersom det innføres et ubegrenset globalansvar.

På grunn av bestemmelsens momenter, særlig den ansvarliges økonomiske bæreevne og muligheter for forsikringsdekning, vil den neppe være særlig praktisk i kommersiell skipsfart. Men det skal ikke utelukkes at den ved det virkelige store ansvar vil kunne hjelpe et rederi som står ved konkursens rand. Det er imidlertid grunn til å tro at bestemmelsen er mest aktuell for små rederier eller privatpersoner som står uten god forsikringsdekning.

²¹⁰ Gilmore & Black (1975) s. 822

²¹¹ Slik selskapsstrukturering kan imidlertid være utsatt for ansvarsgjennombrudd. Det kan videre spørres om opprettelse av ett-skips-selskaper er en heldig ordning for skipsnæringen.

Det er av interesse å se at man ved innføringen av den alminnelige lempningsregelen i skadeserstatningsloven tok opp spørsmålet om man burde oppheve begrensningsbeløpet for tingsskadekrav etter bilansvarsloven § 9.²¹² Spørsmålet kom opp på bakgrunn av at bilansvarslovens ansvarsgrense for personskadekrav tidligere hadde blitt opphevet.²¹³ Ved denne opphevelsen ble det pekt på sammenhengen mellom en alminnelig lempningsregel og et ubegrenset ansvar.²¹⁴ Da man ved sistnevnte lovendring valgte å beholde ansvarsgrensene ved tingskader, ble det påpekt at man burde vurdere å også oppheve disse dersom det senere skulle bli gitt en alminnelig lempningsregel. Lovavdelingen ønsket imidlertid å beholde bilansvarslovens ansvarsgrense for tingsskadekrav ved innføringen av lempningsregelen i skadeerstatningsloven. På grunn av hensynet til å holde forsikringspremier nede, og at lempningsregelen ikke innebærer en særlig sterk begrensningsrett, valgte man heller å øke begrensningsbeløpene.²¹⁵

Det har tidligere blitt foreslått at en generell regel om lempning av erstatningsansvar kan tre istedenfor systemet med globalbegrensning. En slik løsning er i juridisk teori hevdet å være uakseptabel.²¹⁶ Dette er særlig på grunn av forsikringsmessige problemer i forbindelse med premieberegning, og at en slik regel vanskelig kan praktiseres slik at man oppnår internasjonal rettsenhet. Det kan imidlertid anføres noen innvendinger mot disse argumentene. For det første vil vanskelighetene som er anført angående premieberegning falle bort dersom forsikringsselskapene opererer med et ansvarstak. Dette vil oppnås ved bruk av forsikringssum. Argumentet til fordel for den internasjonale rettsenhet vil også miste mye av sin vekt ettersom en eventuell lempningsregel kun vil komme til anvendelse i unntakssituasjoner, og nærmest aldri hvor det foreligger ansvarsforsikring. På denne

²¹² Se endringslov av 21. juni 1985 nr. 81 og Ot.prp.nr.75 (1983-1984)

²¹³ Ved endringslov av 25. mai 1973 nr 26

²¹⁴ Ot.prp.nr.4 (1972-1973) s 4 og s 51

²¹⁵ Ot.prp.nr.75 (1983-1984) avsnitt II, punkt 5.6

²¹⁶ Grenander (1953) s 180

bakgrunn kan jeg vanskelig se at en generell lempningsregel ikke kunne fungert på internasjonalt plan.²¹⁷

En generell lempningsregel på internasjonalt plan kan være et godt alternativ til globalbegrensning.²¹⁸ Uten globalbegrensningsregler kan det tenkes at rederen ikke vil oppnå full forsikringsdekning. Lempningsregelen kan da fungere som en god beskyttelse i de tilfeller hvor ansvaret går utover en eventuell forsikringssum. I og med at lempning foretas etter en konkret rimelighetsvurdering, vil den også være mer egnet til å ivareta partenes interesser.

3.3.8.3 Begrensning gjennom avtale

Det er også verdt å merke seg at man for de kontraktsbaserte erstatningskrav har mulighet til å innføre en klausul om ansvarsbegrensning i avtalen.²¹⁹ Dette tilsier at det er mindre behov for globalbegrensning.

Videre er kontraktuelle lasteskadekrav allerede begrenset gjennom Haag-, Haag/Visby- og Hamburg-reglene. Det synes unødvendig at slike krav er gjenstand for dobbel begrensning. Også i juridisk teori har det blitt argumentert for at de kontraktsbaserte lasteskadekravene burde løftes ut av globalbegrensningssystemet.²²⁰ I denne sammenheng kan det også trekkes linjer den amerikanske doktrinen om ”personal contract”,²²¹ hvor ansvarsbegrensning er unntatt for visse kontraktsbaserte krav.

²¹⁷ Se også Wetterstein (1980) s. 278-279

²¹⁸ Forutsatt at man får til dette på internasjonalt nivå

²¹⁹ Se den engelske avgjørelsen *The Aegean Sea*, (1998) 2 Lloyd’s Rep. 39, hvor begrensning gjennom avtaleinstituttet drøftes.

²²⁰ Wetterstein (2004) s. 315

²²¹ Se punkt 2.3.3

3.3.9 Realistisk forslag?

Realistisk sett kan det virke lettere sagt enn gjort å avskaffe systemet med globalbegrensning. Systemet har lange historiske røtter og er utbredt i internasjonal sammenheng. Det har liten hensikt å endre reglene dersom det ikke oppnås bred internasjonal enighet om et alternativt regelsett.²²²

Det kan virke som USA langt på vei er klare for et system med ubegrenset ansvar. Globalbegrensningssystemet har her lenge vært utsatt for kritikk. Dersom man begynner å tenke i lignende baner i Europa kan det muligens være håp om en fremtidig harmonisering på feltet som har større oppslutning enn dagens begrensningskonvensjoner. Arbeidet frem mot et slikt mål vil imidlertid være svært omfattende og trolig ta lang tid. Hvor sterkt systemet med globalbegrensning står i de øvrige konvensjonsstater og ellers i verden, vil også ha avgjørende betydning for et slikt harmoniseringsarbeid.

Det er særlig interessant at det innen EU debatteres rundt visse forslag om å endre globalbegrensningsreglene.²²³ Det snakkes om å innlemme 1976-konvensjonen i EU, og deretter skjerpe reglene til fordel for skadelidte. Det er først og fremst fremmet ønske om å senke skyldterskelen for egenfeil, og høyne begrensningsbeløpene. Disse forslagene har imidlertid ikke fått gjennomslag til nå.²²⁴ Dette viser uansett at man også i Europa har begynt å se kritisk på dagens globalbegrensning, men at det gjenstår å få bredere oppslutning om forslagene.

²²² Se også Wetterstein (1980) s. 282-283

²²³ Den såkalte Erika III-pakken, som inkluderer blant annet forslag til Civil Liability Directive, se: http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm

²²⁴ For dagens status, se: http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-37885-266-09-39-910-20080923IPR37884-22-09-2008-2008-false/default_en.htm

3.3.10 Oppsummering

De gjennomgåtte hensyn gir etter min mening grunn til å betvile globalbegrensningsreglenes nødvendighet og hensiktsmessighet. Det er imidlertid ikke sikkert at et ubegrenset globalansvar vil være den beste løsning. Dette vil bero på vesentlig mer dyptgående analyser og vurderinger, hvor avhandlingens omfang har satt sine begrensninger. Jeg går derfor over til å se på noen mindre radikale endringsforslag.

3.4 Mellomløsninger: mulige endringer av dagens system

Som vi har sett av behandlingen ovenfor står ikke globalbegrensningsreglene like sterkt som tidligere. Teknisk utvikling og forsikringssystemets oppbygning har etter hvert svekket de opprinnelige begrunnelser og hensynene bak begrensningsreglene. Ettersom det er vanskelig å gi noen klar løsning på hvordan rettstilstanden burde være, vil jeg i det følgende ta en titt på visse mellomløsninger mellom det begrensede og ubegrensede globalansvar. Her kan det tenkes en rekke alternativer, og fremstillingen vil derfor på ingen måte være uttømmende. Før jeg ser på endringsforslagene, skal jeg vurdere hvorvidt de amerikanske reglene innebærer bedre løsninger av hensyn til skadelidte.

3.4.1 Finner vi bedre løsninger i amerikansk rett?

Dersom vi skulle ønske å beholde systemet med globalbegrensning kan det spørres om det finnes en mer hensiktsmessig måte å utforme reglene på. Det kan for det første synes tilfeldig at begrensningsbeløpet beregnes etter en på forhånd fastsatt sum, som deretter øker ut i fra skipets størrelse. Metoden blir veldig skjematisk og lite tilpasningsdyktig. Den passer også dårlig når man kan konstatere at tap eller ulykkers omfang ikke nødvendigvis er knyttet til størrelsen på skipet.

De amerikanske globalbegrensningsreglene er imidlertid også kritikkverdige. Selv om beregningsmåten her er mer konkret, innebærer den større risiko for urimelige utfall. I verste fall vil skadelidte ikke få erstatning i det hele tatt. Den amerikanske

begrensningsregelen, slik den er lovfestet i Limitation Act, bærer særlig preg av å være gammeldags på dette feltet.

Det er allikevel verdt å merke seg at selv om de amerikanske reglene innebærer en risiko for ekstremt lave begrensningsfond, vil ikke nødvendigvis denne beregningsmåten alltid føre til lavere begrensningsbeløp enn etter tonnasjereglene i begrensningskonvensjonen. Verdien av dagens moderne containerskip og passasjerskip, med tillegg av frakt, kan fort bli mye høyere enn beløpene som følger av tonnasjereglene.²²⁵ Hovedårsaken til at USA valgte å holde seg utenfor begrensningskonvensjonen av 1976 var nettopp at ansvarsbegrensningsbeløpene ikke ble ansett høye nok.²²⁶

Videre er den amerikanske regelen videreutviklet gjennom rettspraksis og senere tilleggbestemmelser.²²⁷ De amerikanske domstolenes vide tolkningsfrihet har ført til at reglene i praksis ofte fører til bedre resultater for skadelidte enn reglene i globalbegrensningskonvensjonen av 1976. Den amerikanske skepsis²²⁸ til dagens begrensningsregler gir også grunn til å tro at domstolene neppe vil gjennomføre begrensning hvor skipet er totaltapt. Gilmore og Black spår at dersom det skulle oppstå en stor ulykke hvor erstatningsbeløpet blir begrenset til et fond på \$50,²²⁹ ville hele begrensningsinstituttet falle sammen.²³⁰

”Privity or knowledge” kriteriet har ved sin vaghet overlatt fastsettelsen av skyldterskelen til domstolene.²³¹ Dette har ført til en betraktelig lavere skyldterskel enn den vi finner i sjøl. § 174. Det blir derfor sjelden blir tale om globalbegrensning etter de amerikanske reglene. I

²²⁵ Gaskell (1986) s. 34-35. Dette gjelder imidlertid kun hvor skipet ikke går tapt eller blir alvorlig skadet

²²⁶ Parks (1986) s. 275

²²⁷ Særlig ”loss of life amendments”, se punkt 2.5.3

²²⁸ Se for eksempel Maryland Casualty Co. v. Cushing, 347 U.S. 409, 1954 AMC 837

²²⁹ Se In Re Barracuda Tanker Corp., 409 F.2d 1013, 1969 A.M.C. 1442 (U.S. Court of Appeals, 2nd Circuit)

²³⁰ Gilmore and Black (1975) s. 823

²³¹ Se nærmere punkt 2.4.2.2.2

samme retning hjelper det trolig at bevisbyrden er motsatt enn den som gjelder etter globalbegrensningskonvensjonen. Skadelidte står derfor i en ganske god posisjon etter de amerikanske reglene. Dette gir foranledning til å vurdere en mulig endring av de norske reglene. Ved å senke skyldterskelen i sjøl. § 174 vil unntaksregelen få større praktisk betydning, og skadelidte bedre muligheter for erstatningsdekning. En slik endring vil også være egnet til å styrke hensynet til prevensjon. Som nevnt har det også innen EU blitt foreslått å senke skyldtersklene i begrensningskonvensjonene.²³²

Etter å ha vurdert de norske reglene opp mot de amerikanske reglene, synes sistnevnte regler å innebære mer rimelige løsninger for skadelidte. Korrigerende rettspraksis har ført til at regler som i teorien virker urimelige, får et mer heldig utfall i praksis. Det er imidlertid kritikkverdig at reglene fortsatt innebærer risiko for at erstatningsansvaret settes ned til nærmest symbolske verdier.

3.4.2 Andre eventuelle endringsforslag

3.4.2.1 Høyere ansvarsgrenser

Dersom vi skal beholde systemet med globalbegrensning er det viktig at begrensningsbeløpene settes høyt nok. Meningen bak globalbegrensningsreglene er at de kun skal komme til anvendelse i katastrofetilfeller. Reglene skal i utgangspunktet sørge for dekning av alle mulige krav man kan se for seg.²³³

Det er grunn til å tro at det først og fremst er ulykker med mindre skip som lettest resulterer i erstatningsbeløp som når opp til globalbegrensningen. Skip kan være egnet til å gjøre

²³² Civil Liability Directive, se note 223

²³³ Se høringsbrev av 18.02.2008 om økning av ansvarsgrensene i sjøloven § 175a, punkt 3 (www.regjeringen.no)

betydelige skader i forhold til sin egen størrelse.²³⁴ Det kan derfor tenkes at det er behov for å høyne minimumsbeløpene.

Som nevnt er også EU kritiske til dagens lave begrensningsbeløper. Generelt ønskes det en høyning av begrensningsbeløpene, og for visse typer av skip foreslås det til og med at ansvarstaket fjernes helt.²³⁵

3.4.2.2 Obligatorisk ansvarsforsikring

Som jeg har vært inne på tidligere kan det tenkes at hensynet til forsikringsdekning er egnet til å begrunne retten til ansvarsbegrensning.²³⁶ Dersom dette skal kunne anføres som et avgjørende moment for globalbegrensning bør det kreves at ansvarsforsikring virkelig tegnes. Hva gjelder de store fartøyer vil en slik plikt neppe være nødvendig ettersom de stort sett alltid forsikres frivillig. En forsikringsplikt kan derimot være mer praktisk viktig for de mindre fartøy. Også disse kan utsettes for store skader og tap, og her er det ikke like vanlig at det tegnes forsikring. Av hensyn til at skadelidte bør være sikret dekning av sine tap er det viktig at også mindre skip tegner forsikring.

Obligatorisk ansvarsforsikring ble vurdert innført i globalbegrensningskonvensjonen av 1976. Forslaget fikk imidlertid ikke gjennomslag. Samme forslag har blitt fremmet på nasjonalt plan hva gjelder fritids- og småbåter, men også her uten hell. Spørsmålet har videre kommet opp etter store ulykker med personskafer. Etter for eksempel Scandinavian

²³⁴ Til illustrasjon er Tricolor-forliset i 2002. Containerskipet "Kariba" (på ca 21.000 tonn) kolliderte med billasteren "Tricolor" (på nær 50.000 tonn). "Tricolor" (med tilhørende last på 2871 biler og 77 andre enheter med ro-ro last) sank som følge av kollisjonen. Killengreen (2008) E-post

²³⁵ Dette gjelder de skip som faller inn under oljeansvarskonvensjonen av 1992, se: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0593:FIN:EN:DOC>

²³⁶ Punkt 3.2.6 og 3.2.7

Star ulykken, foreslo støttegruppen for de pårørende og overlevende at det skulle innføres obligatorisk ansvarsforsikring.²³⁷

Også innen EU fremheves det at obligatorisk ansvarsforsikring er viktig for å sikre skadelidtes interesser.²³⁸ Videre har FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon sluttet seg til retningslinjer som anbefaler at redere tegner ansvarsforsikring.

Det er verdt å bemerke at innføring av obligatorisk ansvarsforsikring ikke vil være egnet til å sikre at skadelidte får høyere erstatningsdekning i det enkelte tilfelle. Forsikringen vil kun bidra til sikkerhet for betaling. En slik regel vil således ikke ha noen virkning på begrensningsreglene som sådan. Selv om obligatorisk ansvarsforsikring kan føre til at skadelidte i noen tilfeller får bedre dekning enn ellers, er ikke en slik løsning helt optimal. Det er også ønskelig å sikre at skadelidte i større utstrekning blir gitt full erstatning.

3.4.2.3 Endringer med oljeansvarsbegrensningsregler som forbilde

Det kan også tenkes at vi kan finne gode løsninger ved å se på øvrige ansvarsbegrensningssystemer. Særlig begrensningsreglene for oljesøl er her interessante. Dette begrensningssystemet består av et bredt sett av regler som alle skiller seg vesentlig fra globalbegrensningsreglene. Reglene bygger også på andre hensyn (særlig miljøhensyn), som gjør at en ren kopi av reglene ikke nødvendigvis er den beste løsning. Reglene har imidlertid flere aspekter ved seg som er fordelaktige for skadelidte. Det vil føre for langt å vurdere alle sider av dette begrensningssystemet, men jeg vil peke på enkelte interessante punkter ved det.

²³⁷ Se også Wetterstein (1980) s. 287

²³⁸ Se innledningsvis i forslag til Civil Liability Directive:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0593:EN:NOT>

Jeg har allerede sett på om høyere ansvarsgrenser og forsikringsplikt kan være egnede løsninger for globalbegrensningsreglene. Begge disse er også elementer i reglene knyttet til oljesølansvaret.²³⁹ Jeg viser her til vurderingene mine ovenfor.²⁴⁰ Et annet interessant aspekt ved disse reglene er at skadelidte er tilgodesett en ekstra beskyttelse gjennom erstatningsfond.²⁴¹ Et slikt system bedrer skadelidtes stilling betraktelig i de tilfeller rederens ansvar begrenses. Løsningen er også god fordi fondet kan tenkes finansiert av en bred interessegruppe. Fondet for oljesøl finansieres gjennom bidrag fra store oljemottakere, idet man anser oljen for å skape risikoen for oljesøl.²⁴² En lignende finansieringsmåte er ikke like passende for et fond for globalbegrensningsansvaret, idet passasjerer og lasteiere ikke kan sies å påvirke risikoen for tap og ulykker under sjøtransporten. Dersom man skulle opprettet et erstatningsfond for globalansvaret måtte dette blitt finansiert av aktører fra redersiden ettersom disse er nærmest til å bære kostnadene.²⁴³

Ordningen med erstatningsfond kan også tenkes å være en løsning dersom man innførte et ubegrenset globalansvar. Fondet ville da isteden være til beskyttelse for rederen i de tilfeller erstatningskravene overstiger den eventuelle forsikringssum som er satt.

Et annet interessant punkt ved oljesølansvaret finner vi i amerikansk rett. De amerikanske reglene på dette området gir adgang for de forskjellige delstatene til å gi egne regler om erstatningsansvar.²⁴⁴ Dette har ført til at flere av kyststatene i USA har innført ubegrenset ansvar for oljesølansvar.²⁴⁵ Amerikanerne har således begynt å tenke i nye baner ved å fravike ansvarsbegrensningsregimet på dette området. Kanskje er dette et steg i retning av en videre utvikling hvor ansvarsbegrensningsregler blir mindre vanlig. Vi ser allerede en

²³⁹ Se sjøl. §§ 194 og 197

²⁴⁰ Punkt 3.4.2.1 og 3.4.2.2

²⁴¹ Fondskonvensjonen av 1992 og dens tilleggsprotokoll av 2003, se sjøl. § 201

²⁴² Se NOU 1973:8 s. 17. Se også sjøl. § 202

²⁴³ Eller eventuelt staten, se også note 189

²⁴⁴ Oil Pollution Act § 1018

²⁴⁵ Gold (2002) s. 445

begynnende utvikling gjennom praktiseringen av Limitation of Liability Act. Den føderale Oil Pollution Act (OPA) medfører også at det i flertallet av oljesøltillfellene blir snakk om et ubegrenset ansvar. Årsaken til dette er at det skal lite til før en av unntaksreglene er oppfylt.²⁴⁶

Det er også veldig interessant å se at siden vedtagelsen av OPA i 1990 og frem til 1998, har volum av oljesøl fra skip i USA hatt en nedgang på 90 %.²⁴⁷ Hvorvidt OPA er hovedårsaken til denne reduksjonen er vanskelig å si. Nedgangen gir i uansett antydninger om en sterk preventiv effekt som følge av strenge ansvarsregler.

De amerikanske reglene gir også grunn til å betvile hensynet til "insurability".²⁴⁸ Ettersom ubegrenset erstatningsansvar fungerer i USA, taler dette for at det bør være mulig å forsikre et slikt ansvar i konvensjonslandene også.

3.4.2.4 Løfte passasjerskadekravene ut av globalbegrensningen?

Det er særlig ved passasjerskadekrav at globalbegrensning kan synes urimelig. Dette er gjerne en mer sårbar gruppe av skadelidte enn lasteeierne. Det har mer for seg å tillate begrensning overfor de aktører som bruker skipstransporten i sin handelsvirksomhet. Lasteeierne har stort sett også forsikret varene sine, og stiller således sterkere til å dekke en del av tapet. Her vil begrensningsreglene som oftest kun få betydning i regressomgangen mellom forsikringsselskapene. Reglene får derimot vesentlig større økonomisk betydning for skadede passasjerer og deres pårørende. Mye taler derfor for å løfte slike krav ut av globalbegrensningen.

²⁴⁶ Se OPA § 1004 (c)

²⁴⁷ Wetterstein (2004) s. 309

²⁴⁸ Se punkt 3.2.6

Denne løsningen har tidligere blitt foreslått i USA, uten å få gjennomslag.²⁴⁹ For konvensjonslandene sin del ble muligheten til å fravike begrensningsbeløpene for passasjerskader innført ved 1996-protokollen.²⁵⁰ Bestemmelsen finner vi i begrensningskonvensjonen artikkel 15 nr. 3.²⁵¹ I forbindelse med ratifikasjonen av 1996-protokollen presiserte både Malta, Russland og Storbritannia at de ønsket å benytte seg av denne muligheten til å fravike konvensjonens ansvarsgrenser.²⁵²

Det kan også være hensiktsmessig å løfte ut andre typer av personskadekrav. De samme hensyn gjør seg også gjeldende for disse. Dersom slike krav løftes ut av globalbegrensningen, åpnes det for bedre dekning av øvrige krav.

Vi ser etter disse vurderingene at det kan tenkes en rekke endringer som vil sette skadelidte i en bedre posisjon i forhold til dagens regler. Selv om det mest optimale vil være å fjerne hele globalbegrensningen, er det usikkert om dette lar seg gjennomføre på en hensiktsmessig måte. De mellomløsningene jeg nå har vært inne på, kan derfor tenkes å være gode alternativer. Slike kompromissløsninger er også egnet til å tilgodese interessene på begge sider.

²⁴⁹ Wetterstein (1980) s. 274

²⁵⁰ Det er altså formelt sett mulig å innføre et ubegrenset ansvar for slike krav.

²⁵¹ Se 1996-protokollens art. 6

²⁵² http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21262/9711.pdf

3.5 Konklusjon

Avhandlingens problemstilling og spørsmålet om hvorvidt globalbegrensningssystemet bør opprettholdes, krever omfattende vurderinger av en rekke aspekter. Denne avhandlingens omfang har derfor satt sine begrensninger. Jeg mener allikevel at jeg har fått drøftet og belyst de viktigste momentene i denne vurderingen. Det kan konstateres at reglenes begrunnelser ikke lenger taler like sterkt i favør av en særbehandling av rederen. EU kommisjonens forslag til ansvarsregler for rederen, viser at man også i Europa begynner å se på globalbegrensningsreglene med kritiske øyne.²⁵³ Hva som blir resultatet av kritikken er imidlertid vanskelig å forutse. Det kan i alle fall tenkes at vi ikke er langt unna fremtidige endringer av dagens globalbegrensningssystem.

²⁵³ Se punkt 3.3.9, forslag til Civil Liability Directive

4 Litteraturliste

4.1 Lovgivning

Norske lover

1961	Lov om ansvar for skade motorvogner gjer (bilansvarslova), 3. februar 1961 nr.
1969	Lov om skadeserstatning (skadeserstatningsloven), 13. juni 1969 nr. 26
1973	Lov om endringer i lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven), 25. mai 1973 nr. 26
1974	Lov om vegfraktavtaler (veifraktloven), 20. desember 1974 nr. 68
1977	Lov om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven), 10. juni 1977 nr. 73
1979	Lov om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven), 18. mai 1979 nr. 18
1983	Lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (Opphevet), 27. mai 1983 nr. 30
1985	Lov om ansvarlige selskaper og kommandittselskaper (selskapsloven), 21. juni 1985 nr. 83
1989	Lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven), 16. juni 1989 nr. 69
1993	Lov om luftfarten (luftfartsloven), 11. juni 1993 nr. 101
1994	Lov om sjøfarten (sjøloven), 24. juni 1994 nr. 39
1997	Lov om aksjeselskaper (aksjeloven), 13. juli 1997 nr. 44
1997	Lov om allmennaksjeselskaper, 13. juni 1997 nr. 45

1998	Lov om fritids- og småbåter, 26. juni 1998 nr. 47
2005	Lov om endringer i Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven), 17. juni 2005 nr. 88
2007	Lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 21. desember 2007 nr. 128

Amerikanske lover

1789	Judiciary and Judicial Procedure Act 1789, 28 U.S.C., ch. 85
1851	Limitation of Liability Act (Limitation Act), 46 U.S.C., 3. mars 1851, 9 Stat. 635
1899	Rivers and Harbors Act 1899 (The Wreck Act), 33 U.S.C. §§ 403-415
1936	Carriage of Goods by Sea Act 1936 (COGSA), 46 U.S.C. §§ 1300-1315
1938	Federal Rules of Civil Procedure, 1938
1990	The Oil Pollution Act (OPA) 1990, 104 Stat. 484, 33 U.S.C. §§ 2701-2761

Engelske lover

1894	The Merchant Shipping Act 1894
------	--------------------------------

Forsikringsvilkår

Norsk sjøforsikringsplan (NSPL 1996), versjon 2007
 Gard, Statutes and Rules, 2008
 Skuld, Statutes and Rules, 2008

4.2 Forarbeider

Norges Offentlige Utredninger

NOU 1973:8	Om erstatningsansvar m.v. for forurensningsskader i forbindelse med undersøkelse etter og utvinning av undersjøiske naturforekomster
NOU 1980:55	Begrensning av rederansvaret. Passasjerbefordring
NOU 1994:20	Personskadeerstatning
NOU 2002:15	Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

Odelstingsproposisjoner

Ot.prp.nr.4 (1972-1973)	Om lov om endringer i erstatningslovgivningen m. m.
Ot.prp.nr.32 (1982-1983)	Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (sjøloven) (Opphevet)
Ot.prp.nr. 72 (1982-1983)	Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (sjøloven) (Opphevet)
Ot.prp.nr.75 (1983-1984)	Om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m.m. og endringer i bilansvarlova).
Ot.prp.nr.90 (1998-1999)	Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av 1996- endringsprotokollen til Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976
Ot.prp.nr.20 (2003-2004)	Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring
Ot.prp.nr.79 (2004-2005)	Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulukker m.m.)

Ot.prp.nr.77 (2006-2007) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

Høringer

Høringsbrev av 18.02.2008: auke i ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a

Høringsuttalelse av Sjøassurandørenes Centralforening av 21.04.2008, Økning av ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a

Forarbeider til konvensjoner

Londonkonvensjonen av 1976:

The travaux préparatoires of the LLMC Convention 1976 and of the Protocol 1996

4.3 Konvensjoner og traktater

Brussel-konvensjonen (1924)	Konvensjon om begrensnig av ansvaret for sjørettslige krav, Brussel 1924
Warszawa-konvensjonen	Konvensjon om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring, Warszawa 12. oktober 1929 (avløst av Montreal-konvensjonen)
CMR-konvensjonen	FN-konvensjon om frakt ved internasjonal godsbefordring på vei, Genève 1956
Brussel-konvensjonen (1957)	Konvensjon om begrensnig av ansvaret for sjørettslige krav, Brussel, 1957

Wien-konvensjonen	Wien-konvensjonen om traktatretten, Wien 23. mai 1969
Ansvarskonvensjonen	Konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1969 (med senere protokoll av 1992, senest endret i 2000)
Fondskonvensjonen	Konvensjon om opprettelse av et internasjonal fond for erstatning av oljesølskade, 1971 (med senere protokoll av 1992 og 2003)
London-konvensjonen	Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, London 1976
COTIF-CIM:	Konvensjon om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) Bilag B: Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM), Bern 9. mai 1980
Geneve-konvensjonen	FN-konvensjon om multimodale transporter, Genève 1980
HNS-konvensjonen,	Konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 3. mai 1996
Montreal-konvensjonen	Konvensjon om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring, Montreal 28. mai 1999.
Bunkerskonvensjonen	Konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 23. mars 2001

4.4 Rettspraksis

Norsk rettspraksis

Rt. 1970 s. 1235

Rt. 1989 s. 1318

Rt. 1993 s. 1524

Rt. 2006 s. 321

Nordiske Domme

ND 1914 s. 470 Skarp

ND 1971 s. 199 Esbern Snare

ND 1979 s. 27 Despina DK

ND 1984 s. 129 Tønsnes

ND 1987 s. 160 Ny Dolsøy

ND 1991 s. 214 Midnatsol Norge

ND 1993 s. 57 Merikuljetustekniikka

Amerikansk rettspraksis

Americana Tobacco Co. V. Goulandris, 173 F.Supp. 140, 1959 A.M.C. 1462

Amoco Cadiz Limitation Process, 954 F.2d 1279, 1992 A.M.C. 913 (7th Cir. 1992)

Brister v. A.W.I., Inc., 946 F.2d 350, 1993 AMC 1990 (5th Cir. 1991)

Butler v. Boston & Savannah S.S Co, 130 U.S 527 (1889)

Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro v. Evans Coffee Co. (The Pelotas), 66 F.2d 75,
1933 A.M.C. 1188 (5th Cir. 1933)

Complaint of Caribbean Sea Transport Ltd, 748 F.2d 622, 1985 A.M.C. 1995

Complaint of Falkiner, 716 F. Supp. 895, 1989 AMC 796

Continental Oil Company v. Bonanza Corporation, 706 F.2d 1365 (5th Cir. 1983)

Coryell v. Phipps (The Seminole), 128 F.2d 702, 1942 A.M.C. 906

Crown Zellerbach v. Ingram Industries, 783 F.2d 1296, 1986 A.M.C. 1471 (5th Cir. 1986)
 Dick v. United States, 671 F.2d 724, 1982 A.M.C. 913 (2nd Cir. 1982)
 Great Lakes Towing Co. v. Mill Transportation Co, 155 F. 11 (6th Cir. 1907)
 The Great Western, 118 U.S. 520 (1886)
 Illinois Constructors Corp. v. Logan Transp.,Inc., 715 F.Supp. 872 (N.D. Illinois 1989)
 In re Alva Steamship Co., 262 F.Supp. 328, 1967 AMC 2363 (1966)
 In Re Barracuda Tanker Corp. (The Torrey Canyon), 409 F.2d 1013, 1969 AMC 1442 (2nd Cir. 1969)
 In re Hellenic, Inc., 252 F.3d 391, 2001 AMC 1835 (5th Cir. 2001)
 In Re Pacific Far East Line, Inc, 314 F.Supp. 1339, 1970 A.M.C. 1592 (9th Cir. 1970)
 In re United States, 259 F.2d 608, 1959 AMC 982 (3rd Cir. 1958)
 In re William J. Riddle, 111 F.Supp. 657, 1953 AMC 531 (1953)
 The La Bourgagne, 210 US 95, 28 S.Ct. 664, 52 L.Ed. 973 (1908)
 Lord v. Goodall (The Ventura) 15 F. Cas. 884, aff'd, 102 US 541 (1881)
 Magnolia Marine Transport v. Laplace Towing Corp., 964 F.2d 1571, 1994 AMC 303
 The Main v. Williams, 152 U.S. 122, 2007 AMC 2966 (1894)
 Marine Recreational Opportunities Inc. v. Berman, 15 F.3d 270, 1994 AMC 1288 (2nd Cir. 1994)
 Maryland Casualty Co v. Cushing, 347 U.S. 409, 1954 AMC 837 (1954)
 Metropolitan Redwood Lumber Co. v. Doe (The San Pedro), 223 U.S. 365, 1999 AMC 1514 (1912)
 New York & Cuba Mail S.S. Co. v. Continental Ins. Co. of New York, 32 F.Supp. 251, 1940 A.M.C 366
 Norwich & N.Y. Transp. Co. v. Wright, 80 U.S 104, 1998 AMC 2061 (1871)
 Ocean Steam Navig. Co v. Mellor (The Titanic), 233 U.S. 718, 1998 AMC 2699 (1914)
 Olson v. Luckenbach (The Marine Leopard), 279 F.2d 662, 1960 A.M.C. 1230
 Pendleton v. Benner Line, 246 U.S. 353, 38 S.Ct. 330, 62 L.Ed. 770 (1918)
 Pettus v. Jones Laughlin Steel Corporation, 322 F.Supp. 1078, 1972 A.M.C. 170
 Richardson v. Harmon, 222 U.S. 96, 2001 AMC 1207 (1911)
 The San Simeon, 63 F.2d 798, 1933 AMC 489 (1933)

The Trillora II, 76 F.Supp. 50, 1948 AMC 132

Wyandotte Transp. Co. v. United States, 389 U.S. 191, 1967 AMC 2553 (1967)

Zapata Haynie Corp. v. Arthur, 926 F.2d 484, 1991 AMC 1769

Britisk rettspraksis

Asiatic Petroleum Co. V. Lennard Carrying Co. Ltd, [1914] 1 K.B. 419, CA

The Lucullite, [1929] 33 Ll. L. Rep. 187

Tojo Maru [1971] 1 Ll. Rep. 341, HL

The Aegean Sea, [1998] 2 Lloyd's Rep. 39, QB

4.5 Forslag til EU direktiver

COM (2005) 593: Forslag til Europaparlamentets og Rådets direktiv om rederes
erstatningsansvar og finansiell garanti.

Tilgjengelig:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0593:FIN:EN:DOC>

4.6 Juridisk litteratur

Bøker

Blom, Birgitta *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, Stockholm: Norstedt, 1985

Brækhus, Sjur og Alex. Rein *Håndbok i kaskoforsikring*, Oslo 1993

Brækhus, Sjur *Juridiske arbeider fra sjø og land*. Oslo, 1968

Chen, Xia *Limitation of liability for maritime claims: A study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions*. The Hague: Kluwer, 2001

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Innføring i sjørett*. 6. utg. Oslo 2004

Gilmore, Grant og Charles L. Black Jr. *The law of admiralty*. Second edition. Mineola,
New York, 1975

Grenander, Nils *Studier rörande redaransvarets legala begränsning*, Göteborg 1953

- Klæstad, Helge *Rederansvaret*. Kristiania, 1920
- Lund, Ole *Egenfeil og globalbegrensning*. Oslo, 1968
- Lødrup, Peter *Lærebok i erstatningsrett*. Oslo, 2005
- Mangone, Gerard J. *United States Admiralty Law*. The Hague: Kluwer, 1997
- Ruud, Morten og Geir Ulfstein *Innføring i folkerett*. Oslo, 2006
- Schoenbaum, Thomas J. *Admiralty and maritime law*. 2008 Update (tilgjengelig via Westlaw)
- Wetterstein, Peter *Redarens miljöskadeansvar*. Åbo, 2004
- Wetterstein, Peter *Globalbegrensning av sjørettslig skadestandsansvar, En skadestandsrettslig studie*. Åbo, 1980

Artikler

- Gaskell, Nicholas *The Amount of Limitation*. I: Limitation of Shipowners' Liability, The new law. London 1986, s. 33-101
- Parks, Alex L. *The United States and the 1976 Convention*. I: Limitation of Shipowners' Liability, The new law. London 1986. s. 260-278
- Rønneberg, Norman: *The phrase "Privity or knowledge" of a shipowner, Its importance to the United States law of limitation of maritime liability*. I: MarIus nr. 86 1983
- Seward, R. C. *The Insurance Viewpoint*. I: Limitation of Shipowners' Liability, The new law. London 1986, s. 161-186
- Wolley, David E.R. *Elements Necessary for Limitation: Proper parties; direct actions; vessels* I: Benedict on admiralty 3, 7th edition, New York 1997

Norsk lovkommentar

- Aadnesen, Henrik. Kommentar til sjøloven kap. 9 I: Norsk lovkommentar (online)

4.7 Websider

www.imo.org

www.usa.gov/Citizen/Topics/PublicSafety/Courts.shtml

www.americanmaritimecases.com

www.skuld.no

www.gard.no

www.cefor.no

www.regjeringen.no

www.lovdatab.no

www.karnov.no

www.ec.europa.eu

www.europarl.europa.eu

www.mlaus.org

www.norges-bank.no

www.igpandi.org

4.8 Statistiske undersøkelser

The Maritime Law Association of the United States, Committee on Limitation of Liability:
Statistical Analysis of Limitation of Liability Cases 1953-1996, The MLA Report,
Document No. 729, May 2, 1997 (www.mlaus.org/archives/library/760.pdf)

4.9 Personlig meddelelse

Bøhler, Karoline L. (Norges Rederiforbund) E-post 12. november 2008

Bøhler, Karoline L. (Norges Rederiforbund) Telefonsamtale 25. september 2008

Killengreen, Eivind Bull (Wilh. Wilhelmsen) E-post 21. november 2008

5 Liste over forkortelser

AMC	American Maritime Cases
C.C.A.	United States Court of Appeals
D	United States District Court
ED	United States District Court, Eastern District
EDSC	Eastern District of South Carolina
F.	Federal Reporter
FN	Forente nasjoner
F.Cas	Federal Cases
F. Supp	Federal Supplement
F.2d	Federal Reporter, second series
F.3d	Federal Reporter, third series
Globalbegrensningskonvensjonen	Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, London 1976
Haag-reglene	Konvensjon om fastsettelse av visse ensartede regler for konnossementer, 1924 (konnossementskonvensjonen)
Haag-Visby-reglene	Konnossementskonvensjonen med endringer som følge av tilleggsprotokoll av 1968
Hamburg-reglene	Konvensjon om sjøtransport av gods
HL	House of Lords
ibid.	ibidem, samme sted
Ll. L. Rep.	Lloyd's List Law Reports Vol. 1-89 (1919-1950)

Ll. Rep.	Lloyd's List Law Reports 1951-1986
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggende
NOU	Norges offentlige utredninger
Ot.prp.	Odelstingsproposisjon
P&I	Protection & Indemnity
Rt.	Norsk Retstidende
SDR	Special Drawing Rights
QB	Queen's Bench
U.S.	United States Supreme Court Reports
U.S.C.	United States Code (føderale lover)
US SC	United States Supreme Court